

PORSCHE
FAHRER

PORSCHE FAHRER



Ausgabe 1-2024
November / Dezember 2023
€ 7,90 (D) · CHF 12,90 (CH)
€ 8,90 (A) · € 9,40 (B/L)
€ 10,40 (E/I)
www.porsche-fahrer.de

30 JAHRE
993

DER LETZTE MIT LUFTKÜHLUNG

WIR LIEBEN IHN!



**RENNSPORT
REUNION USA**

DIE GRÖSSTE PARTY DES JAHRES

**AUGUST
ACHLEITNER**

MIT MISTER 911 IM MUSEUM

**RESTOMOD
KAMM 912C**

VOLL AUF DIE VIER

Es gibt Glücksgefühle, die Jahrzehnte überdauern.

Ihre Porsche Classic Experten im Porsche Zentrum 5 Seen.

Seit 75 Jahren entwickelt Porsche Sportwagen, die Herzen höherschlagen lassen. Als Porsche Classic Partner sorgen wir mit Expertise und Leidenschaft dafür, dass die Sportwagenträume von heute die Traumwagen von morgen bleiben können. Besuchen Sie uns im Porsche Zentrum 5 Seen.

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



PORSCHE

Ein Leben ...

... ohne Luftkühlung ist möglich, aber sinnlos! Und ja, ein Ausrufezeichen ist hier durchaus angebracht. Seit dem Verkauf meines 911 Carrera 3.2 Targa im Spätherbst 2020 war ich fuhrparkübergreifend nur noch wassergekühlt unterwegs. 928 S, Boxster S und 996 Targa waren und sind hervorragende Autos, aber das vertraute Rauschen des Lüfterrads im Ohr, das mich seit Erwerb des Führerscheins vor über 30 Jahren nahezu lückenlos begleitet, fehlte mir. Drei Jahre ohne Luftkühlung sind eine verdammt lange Zeit.

Als mir dann völlig unerwartet ein Ersthand-VW-1200 von 1959 über den Weg lief, erinnerte ich mich an die oft gehörten Worte, dass zu jeder guten Porsche-Sammlung auch ein Käfer gehöre. Als Keimzelle der Firma und Marke Porsche oder auch als adäquater Ersatz für einen 356. Den 75. Porsche-Geburtstag haben das kalaharibeige Export-Modell, durch dessen großes Golde-Faltdach so hell und weit die Sonne scheint, wie es noch nicht einmal in meinem Targa möglich war, und ich zwar knapp verpasst, aber für einen gemeinsamen Spätsommer reichte es noch.

So kann ich heute sagen, dass zwischen dem Fahrerlebnis mit den 40 PS eines ursprünglichen 356/2 Gmünd (s. PORSCHE FAHRER 1-2023) und dem Alltag mit den 30 PS eines abertausendfach gebauten Käfer eine starke und direkte Verbindung besteht, die auch mit dem Abstand von einigen Jahrzehnten und rund 240 PS noch bei der letzten luftgekühlten 911-Baureihe der Generation 993 zu spüren ist. Die dem Elfer zugrunde liegende Form, der Boxermotor, die seit eh und je stehenden Pedale – selbst in einem 911 der Neunzigerjahre steckt noch viel vom Ursprung des Mythos Porsche, von Käfer und Co.

Mit dem 30. Geburtstag des 993, dem letzten luftgekühlten 911, haben wir nun auch das finale Jubiläum dieses an Porsche-Großereignissen reichen Jahres begangen. Spannend und abwechslungsreich war 2023, der nächste runde Geburtstag steht schon vor der Tür. Wir arbeiten bereits an der Gästeliste und Umsetzung und freuen uns aufs nächste Jahr. Schauen Sie doch einfach wieder rein – die Party geht 2024 weiter!

Heute ausnahmsweise nur mit luftgekühlten Grüßen ...

Jan-Henrik Mücke

Jan-Henrik Mücke



BESUCHEN UND FOLGEN SIE UNS ...



www.porsche-fahrer.de



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



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

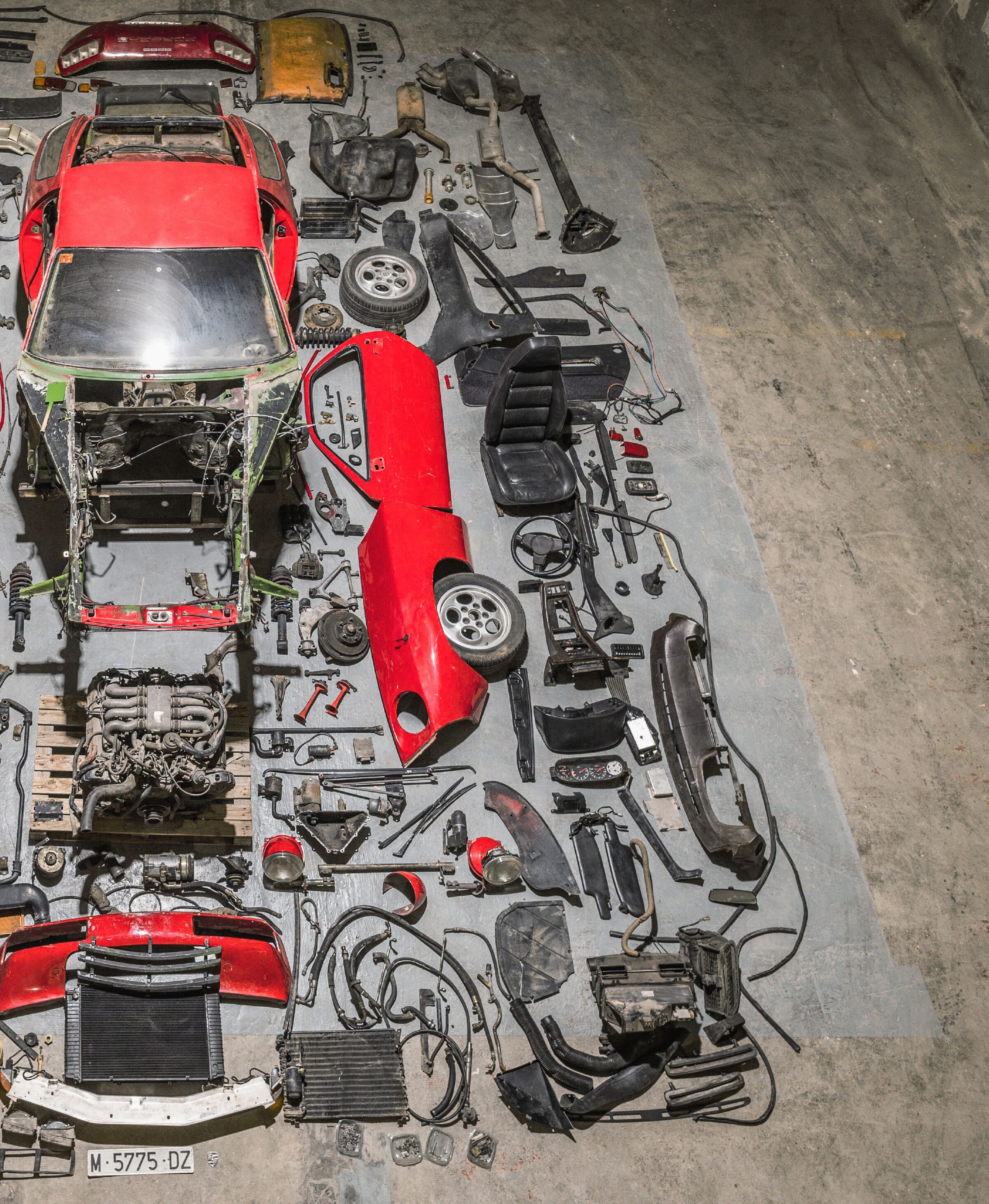


[porschefahrermagazin](https://www.youtube.com/porschefahrermagazin)

RÜCKSPIEGEL

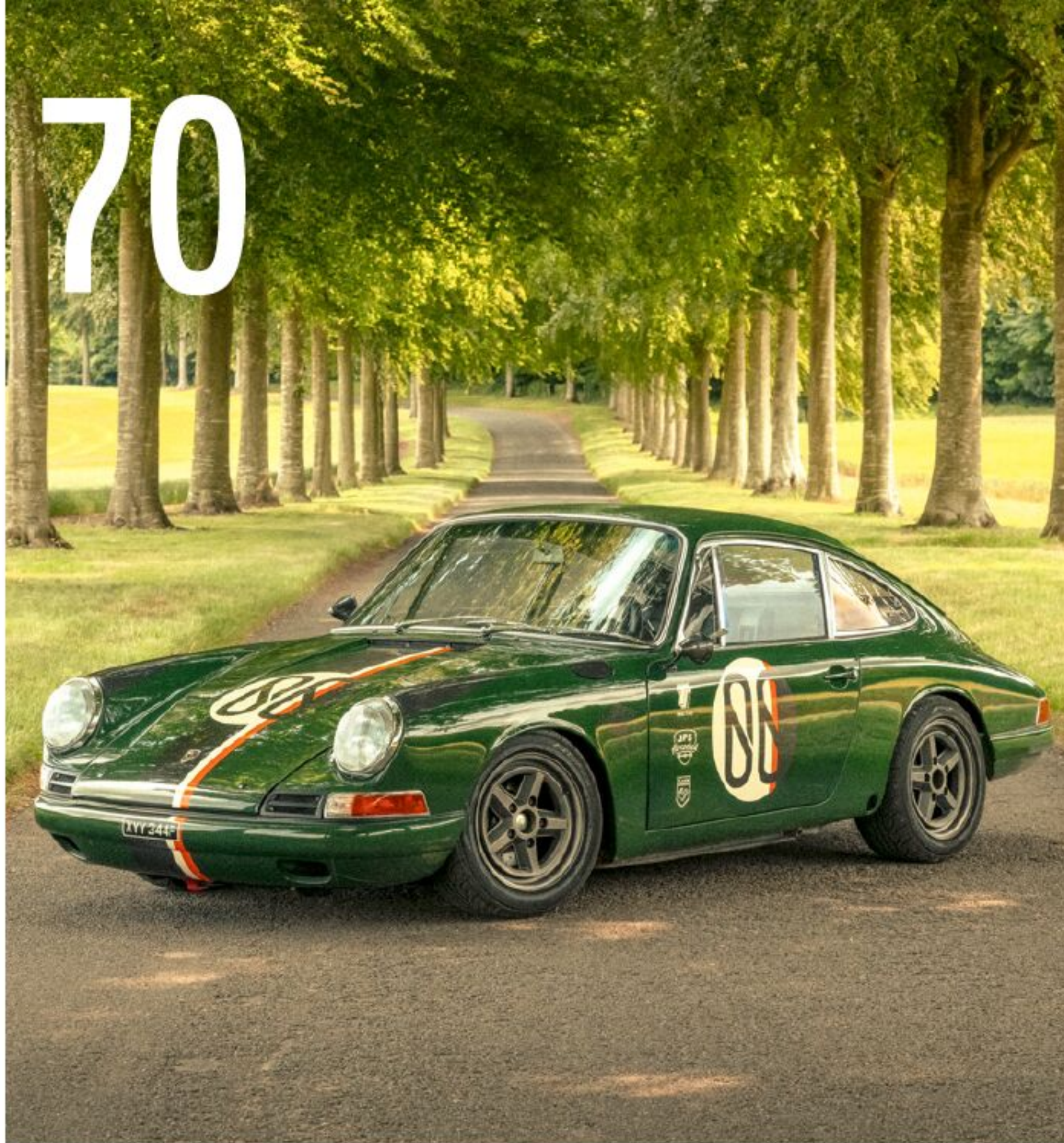
Glauben Sie nicht alles, was sie sehen!
Dieses Teilepuzzle eines 928 trug
ursprünglich die Farbe 274 Olivgrün
und Sitze im Stoffmuster Pascha.
Als Auto mit der Fahrgestellnummer
#55 gehört es zu den frühesten
Vertretern der Transaxle-Baureihe.
1977 nach Spanien geliefert und
irgendwann neu lackiert, wurde
der 928 seinem neuen Besitzer
als Bausatz in einem Kühllaster
geliefert. Mehr zur Restaurierung
bei Instagram unter @901bcn.





M-5775-DZ

70



INHALT PORSCHE FAHRER 1-2024

KAMM 912C

Ein Restomod auf 912-Basis, das hat sich noch keiner getraut. Der heiÙe Vierzylinder verzichtet auf Effekthascherei und setzt auf Leistung und Leichtbau.

MASCHINEN

- 12 TITELSTORY
30 JAHRE 993 – LUFTKÜHLUNG. LOVE
- 70 TUNING
KAMM 912C – KLEINE FREUDEN
- 64 SPORT-SCHAU
DP MOTORSPORT – PLASTIC FANTASTIC

SERVICE, TEST + TECHNIK

- 28 GEWINNSPIEL
HOCH DIE HÄNDE, JAHRESENDE!
- 40 FAHRBERICHT
718 CAYMAN STYLE EDITION – MODE-ARTIKEL
- 56 RESTAURIERUNG
911 CARRERA 3.0 – SELFMADEMAN
- 50 ROUTEN-PLANER
FURKA-PASS

MENSCHEN + MOTOREN

- 30 INTERVIEW
AUGUST ACHLEITNER – MISTER 911
- 78 MAGAZIN
WOLFGANG PORSCHE, DER UHREN-SAMMLER
- 80 **PORSCHE CLASSIC ZERTIFIKAT & BUCHERER**
- 82 HAPPY END
RENNSPORT REUNION USA – GO WEST!

RUBRIKEN

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

12



30 JAHRE 993

Die letzte luftgekühlte Elfer-Baureihe kommt ins H-Kennzeichen-Alter. Im 993 stecken Tradition und Moderne. Ist er der ideale klassische 911?

82



RENNSPORT REUNION VII

Mehr als 90.000 Besucher, über 300 Rennautos, Menschen, Modelle, Sensationen! Die größte Porsche-Party der Welt wurde auf dem Raceway Laguna Seca in Kalifornien gefeiert.

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:
rotpunktuechen.de



356/2 GMÜND

Vielen Dank für den Bericht über den 356/2 Gmünd – und natürlich auch für alles andere seit Anbeginn von PORSCHE FAHRER. Vorzüglich war das Füllen einer Wissenslücke: durchgehende Sitzbank, zumindest fürs Coupé. Beim Cabrio sollen es zum Teil Einzelsitze gewesen sein. Natürlich kann es bei diesen Modellen auch Ausreißer gegeben haben. Wissen sie mehr? Ich bin jedoch etwas verwirrt. Die „Bibel“ von Barth/Boschen sagt zu den Motoren etwas anderes: 73,5 x 64, also 1131 cm³ statt 1086 cm³. Wer irrt?

Jochen Metz

Anm. d. Red.: Zum Hubraum der ersten 356 kann ich Ihnen nur sagen, dass das Standardwerk von Marc Bongers ab 1949 einen Hubraum von 1086 cm³ mit 40 PS angibt. Sitzbank, Einzelsitze? Bei Porsche war damals (und auch lange Zeit danach) alles möglich. Aber ein System gab es in den ersten Tagen in Gmünd ganz sicher nicht.

CAYMAN BLACK EDITION

In Ausgabe 5-2023 habe ich in Eurem Porsche-Preisguide Angaben zum Cayman 987 2.9 vermisst, der Cayman 2.7 und der Boxster 2.9 hingegen waren aufgeführt. Auch wenn ihr im Heft über die seltene Cayman Black Edition der 987-Baureihe berichtet habt, sollte man die seltene Basisvariante nicht vernachlässigen! Derzeit (Mitte September 2023) werden nur 7(!) Basis-Cayman des Facelift-Modells auf mobile.de gelistet. Umso froher bin ich, im letzten Jahr einen Handschalter aus dem Baujahr 2009 mit einer Laufleistung von unter 90.000 Kilometern in gepflegtem Zustand für etwas über 30.000 Euro erwischt zu haben. Bis dato verhalten sich die Preise stabil und somit stellt der Cayman 2.9 einen idealen Einstieg in die Porsche-Welt dar, sofern es kein Cabriolet sein muss. Neben dem mutmaßlich standfesteren Motor und denn wertigeren Materialien im Vergleich zur Vorfacelift-Reihe bietet er mit dem serienmäßigen Sechsganggetriebe auch ohne PASM, Sportabgasanlage oder Sport Chrono ideale und vor allem pure Porsche-Eigenschaften: Coupe-Form mit Mix aus klassischen (mechanisches Fahrgefühl) und modernen Elementen (Bi-Xenon, LED, PCM), mittelmotortypisches Handling und im Vergleich zu neueren Modellen kompakte Abmessungen. Die 265 PS reichen zum Kurvenrübern genauso wie für lange Touren, auch dank des großzügigen Kofferraumvolumens. Viele Grüße aus dem Norditalien-Urlaub – auch wenn hier wohl ein offener Porsche besser geeignet wäre als ein schwarzes Coupé.

Aaron Viebrock



30 JAHRE 993

Ich weiß, ich bin mit meinem Leserbriefbeitrag mit dem Thema 911/993 spät dran. Dennoch ist es einen Versuch wert ... Ich bin seit 45 Jahren leidenschaftlicher Elfer-Fahrer und überzeugter Fan der luftgekühlten Modelle. Das schildert auch das beschriebene, für mich sehr emotionale Käuferlebnis. Mein 993 Cabrio aus dem Baujahr 1996 habe ich während eines verregneten Urlaubs im PZ Inntal gefunden. Bis dahin war ich überzeugter Fahrer eines 911 G-Serie Cabrios, aber als ich das 993 Cabrio in Irisblau-Metallic mit flamencoroter Rafflederausstattung von Porsche Exklusiv sah, war es um mich geschehen. Auch meine Meinung zur Tiptronic S musste ich revidieren: Autobahnstrecken lassen sich absolut entspannt absolvieren und mit den Schalt paddels am Lenkrad lassen sich Bergstrecken ebenso zügig meistern wie mit einem Handschalter. Mein alter Elfer wurde in Zahlung genommen und so wurden wir uns einig. Ein unvergesslicher Regentag am Chiemsee.

Michael Krüger

Anm. d. Red.: Zu spät dran ist man mit einem 993 ja nie. Viel Spaß beim Lesen der Titelgeschichte zum Thema „30 Jahre 993“.



901 300-005

Hello Jan-Henrik. Thank you for everything you have done for me. I am grateful for the wonderful experience I had with you while in Germany. I can't wait to see the full restoration of 005. I will look you up on my next visit.

All My Best, Jay Sottile

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.

KEINE SINNESTÄUSCHUNG



103 KLASSIK 12 H

Auf **300 Exemplare limitierter**
Fliegerchronograph, exklusiv erhältlich
auf www.armbanduhren-online.de.

€ 3590,-



Sinn Spezialuhren in Kooperation mit ARMBANDUHREN

Seit den 1960er-Jahren gibt es die Modellreihe 103 bei Sinn Spezialuhren.
Zum Jubiläum 30 Jahre ARMBANDUHREN wird das Erfolgsmodell 103 Klassik 12
mit Keramiklunette und Wechselarmband in brandneuer Ästhetik wiederaufgelegt.



911 GT3 R RENNSPORT

Wenn nicht jetzt, wann dann? Wenn nicht dort, wo sonst? Im Rahmen der Rennsport Reunion 7 auf dem Raceway Laguna Seca hat Porsche ein spektakuläres Rundstrecken-Fahr- und Spielzeug für vermögende Sportwagen-Enthusiasten und -Sammler aus der Box gerollt. Basis des nur 1240 Kilogramm schweren 911 GT3 R Rennsport (ja, klein geschrieben!) ist der aktuelle 911 GT3 R, die Leistung des jenseits aller Reglements konzipierten Tracktools liegt bei 620 PS, die Maximaldrehzahl bei 9400/min. Das entspricht einer Literleistung von bis zu 148 PS pro Liter Hubraum – für den Saugmotor eines GT-Rennfahrzeugs ein rekordverdächtiger Wert. Er ist damit deutlich stärker als das Ausgangsaggregat, das im 911 GT3 R je nach Balance-of-Power-Einstufung bis zu 565 PS entwickeln kann. Die Kraft wird beim GT3 R Rennsport über ein sequenzielles Sechsgang-Klauengetriebe auf die Hinterräder geleitet, eine Vierstempel-Hebeanlage ist ebenfalls verbaut. Porsche bietet das neue Sammlerstück ab Werk mit in Achatgrau-Metallic lackierter Rohkarosserie und Karbon-Karosserie an. Auf Wunsch stehen sieben Farbtöne zur Wahl, darunter auch motorsportuntypische Farben wie Sternrubin oder Signalorange. Der in limitierter Auflage von nur 77 Einheiten (Stückpreis: 951.000 Euro plus Mehrwertsteuer) gebaute Ableger wurde von Grant Larson und Thorsten Klein aus dem Team von Style Porsche entworfen und soll an den 935 und dessen große Karriere in den Farben des US-amerikanischen Brumos-Rennstall erinnern. Mit dem 935/77 fuhr der US-Amerikaner Peter Gregg 1978 zusammen mit dem Niederländer Toine Hezemans und dem Deutschen Rolf Stommelen den insgesamt siebten Gesamtsieg für einen Porsche bei den 24 Stunden von Daytona ein.



911 SHELL

Eigentlich ist er ja ganz anders, unser Kollege von der uns freundschaftlich verbundenen französischen Porsche-Zeitschrift Speedster, er kommt nur zu selten dazu. Bevor Josué Chevrel Journalist wurde, war er als Illustrator tätig. Heute geht er seinem alten Job nur noch in der Freizeit nach, aber die Motive sind die gleichen wie bei der Arbeit: klassische Porsche. Die großformatigen (150 x 50 cm) Drucke verschiedener, fantasievoll verfremdeter 911 sind in limitierter Stückzahl erhältlich. Einfach mal reinschauen unter: www.josuechevrel.com.



KALENDERTIPP

Best of Zuffenhausen 2024

Dieter Rebmann
14 Seiten, 480 x 595 mm,
inkl. großem Wandplaner für
Jahresübersicht
29,95 Euro
ISBN 978-3-96664-652-9



Geile Zeit 2024

Tourenwagensport –
Die besten Jahre
Thomas Dirk Heere
14 Seiten, 330 x 475 mm
16,99 Euro
ISBN 978-3-96664-671-0



911 TURBO 1:12

Passend zum bevorstehenden 50. Geburtstag des 911 Turbo hat CK-Modelcars ein aufwendig gemachtes Schuco-Modell des 930 ins Sortiment genommen. Der 911 Turbo im Maßstab 1:12 ist 36 Zentimeter lang und 16 Zentimeter breit. Innenraumausstattung und Motorraum wurden detailliert nachgebildet, die Vorderräder sind lenkbar, Motorhaube, Türen und Kofferraum lassen sich öffnen.
Preis: 199,95 Euro

CAYENNE S E-HYBRID + TURBO E-HYBRID

Porsche weitet beim neuen Cayenne das Hybrid-Angebot weiter aus. Der neue Cayenne S E-Hybrid mit Dreiliter-V6-Turbomotor mit 353 PS und einem 176 PS starken Elektromotor (Preis: 117.062 Euro, Coupé ab 121.227 Euro) stellt die dritte elektrifizierte Motorvariante innerhalb der Baureihe dar und positioniert sich zwischen dem Cayenne E-Hybrid und dem Cayenne Turbo E-Hybrid.

Über dem in Summe 519 PS starken Cayenne S E-Hybrid markiert der Turbo E-Hybrid mit 739 PS Systemleistung das Spitzenmodell – kein Cayenne war bis dato stärker. Der Elektromotor leistet 176 PS, der Vierliter-V8-Biturbomotor 599 PS. Den Sprint von 0 auf 100 km/h bewältigt der neue Cayenne Turbo E-Hybrid damit in 3,7 Sekunden, die Spitze liegt bei 295 km/h. Im Vergleich zum Vorgänger bietet der neue Porsche Cayenne Turbo E-Hybrid eine größere rein elektrische Reichweite bei gleichzeitig verkürzten Ladezeiten. Die auf 25,9 kWh erweiterte Kapazität ermöglicht eine rein elektrische Reichweite von bis zu 82 km und der neue 11-kW-Onboard-Lader verkürzt die Ladedauer auf weniger als zweieinhalb Stunden. Die volle Ladung verspricht das optionale GT-Paket mit neu abgestimmter Luftfederung, 10 mm Tieferlegung, 22-Zoll-Rädern und serienmäßiger PCCB. Heckdiffusor und Fahrzeugdach bestehen aus leichter Kohlefaser. Das Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé mit GT-Paket (Preis: 208.454 Euro) erreicht Tempo 100 aus dem Stand nach 3,6 Sekunden und fährt bis zu 305 km/h schnell. Mehr Cayenne geht nicht.



ANZEIGE



DÜSSELDORF



FRANKFURT


b'mine
HOTELS

Ihr **ERSTKLASSIGER AUFENTHALT** bei uns:

- Bequem anreisen
- Online einchecken
- Per Smartphone CarLift rufen
- Mittels CarLift direkt zum CarLoft (Zimmer) fahren
- Reisegepäck bequem aus dem Auto holen
- Nachts sicher parken
- Abends ein Dinner mit Ausblick genießen
- Mit unserem vielfältigen Frühstück in den Tag starten
- Online auschecken

bmine.de

b'mine Düsseldorf, Höherweg 90, 40233 Düsseldorf
b'mine Frankfurt Airport, Georg-Baumgarten-Str. 1, 60549 Frankfurt am Main



TITELSTORY – 30 JAHRE 993

LUFTKÜHLUNG. LOVE

Natürlich hätte der 993 eine eigene Jubiläums-Ausgabe verdient, aber das sparen wir uns für den 50. Geburtstag auf. Heute feiern wir, dass die ersten Vertreter der letzten luftgekühlten 911-Baureihe ihr H-Kennzeichen bekommen.





**DIE VON TONY HATTER MASSGEBLICH
MITBESTIMMTE ELFER-LINIE IST
VERTRAUT UND DOCH BEINAHE
DRAMATISCH AKTUELL.**

Ein Klassiker, sagen seine Fans, sei der 993 schon bei seinem Erscheinen im Spätsommer 1993 gewesen. Eher ein altes Auto meinten andere, die nur wenig Zukunft im neuen Elfer entdecken konnten. Damals, als die IAA in Frankfurt noch ein Ort relevanter Neuvorstellungen war und Porsche 30 Jahre nach dem ersten 911 auch den letzten nach bekanntem Muster konzipierten Elfer dort vorstellte.

Die Ambivalenz, die Mischung aus Klassik und Moderne, gehört zum 993 seit die ersten Testfahrer im Herbst vor 30 Jahren ihre Runden drehten. „Mit dem neuen 911 steht Porsche wieder in der ersten Reihe“, schreibt Wolfgang König von *auto, motor + sport* im November 1993. Und schiebt einen Absatz später ergänzend hinterher: „Ein Oldtimer als Retter in der Not.“

Es ist als Lob und gar nicht so ernst gemeint, denn der Elfer hat sich neu erfunden. Mal wieder! Die vollgasorientierten Kollegen von *sport auto* sind nach einigen

Runden auf der Rennstrecke sogar der Meinung, dass der 993 dank neuer Hinterachse und erhöhtem Fahrkomfort „in der Summe seiner Eigenschaften einer der besten Sportwagen überhaupt“ sei. Das zum Vergleich angetretene internationale Teilnehmerfeld, bestehend aus Ferrari 348 GTB, Toyota Supra und Chrysler Viper RT/10, kann stets irgendetwas besonders gut, aber in der Summe seiner Eigenschaften liegt der 911 vorn.

KLASSIK UND MODERNE

Viel Bewährtes, aber auch wirklich Neues steckt 1993 drin. Die von Designer Anthony-Robert „Tony“ Hatter maßgeblich mitbestimmte Elfer-Linie ist vertraut und doch beinahe dramatisch aktuell.

Die neuartigen, aber natürlich runden Polyellipsoid-Scheinwerfer liegen flacher als bei den drei Elfer-Generationen zuvor, die Front erscheint glattflächiger, ohne dabei an Konturen verloren zu haben – aber noch immer

lässt sich über den sanft heruntergezogenen Kanonenrohr-Kotflügel perfekt die nächste Kurve anpeilen. Auch das breiter und flacher bauende Heck unterscheidet sich erstmals signifikant von den bekannten Vorgängern, doch der Wiedererkennungswert ist hoch. Das Reflektorband zwischen den Rückleuchten ist längst Teil des Elfer-Erbes.

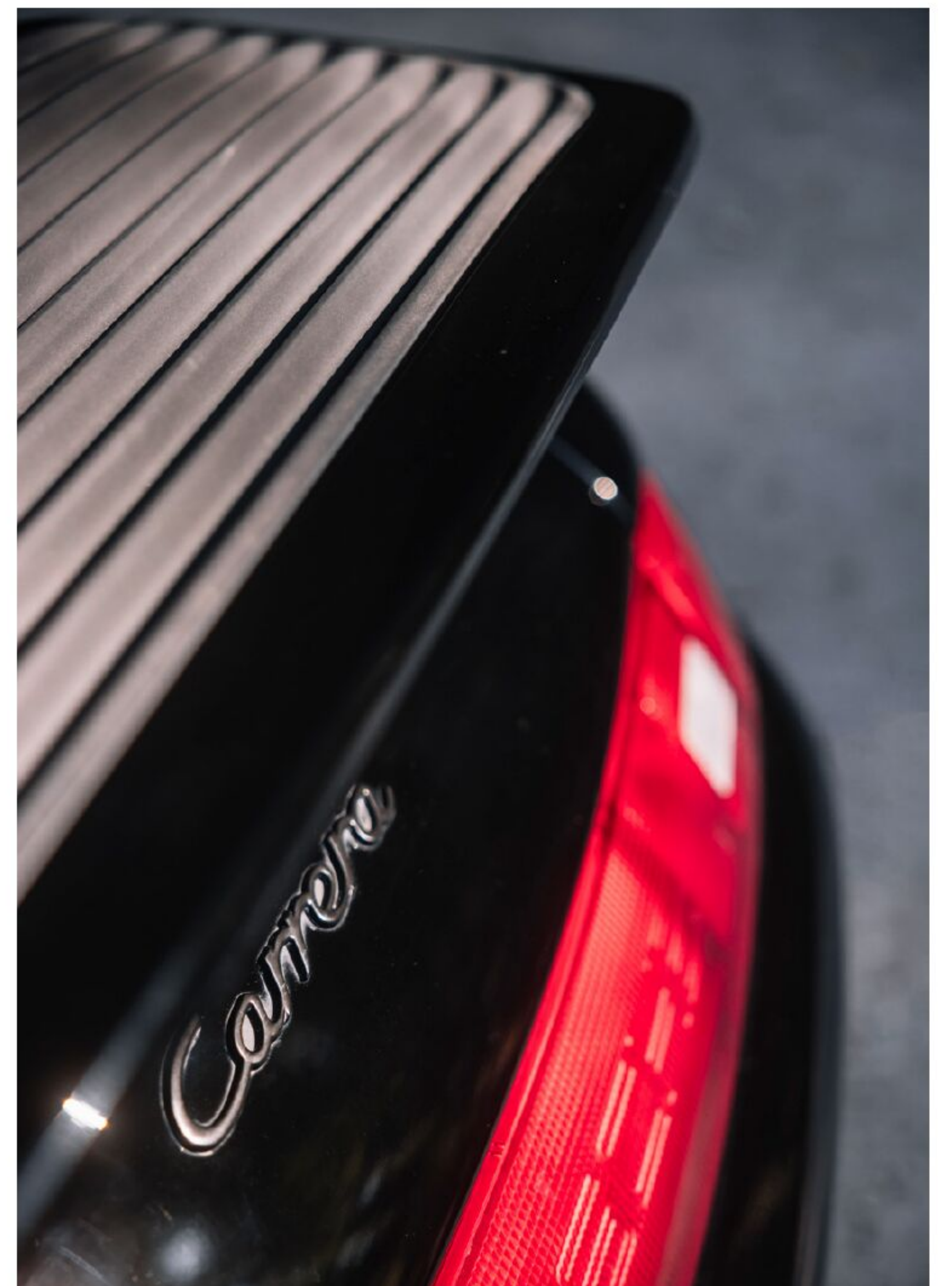
LSA-HINTERACHSE AUS ALUMINIUM

Im Heck findet sich die andere große Innovation der Baureihe 993, die Aluminium-Mehrlenker-Achse mit doppelten Querlenkern. Leichtbau, Stabilität und Agilität, vom Ex-Rennleiter und Fahrwerksentwickler Peter Falk definierte Kernkompetenzen eines Porsche, soll die neue „LSA“-Achse gewährleisten. Schon zehn Jahre zuvor habe er eine neue Hinterachse für den 911 gefordert, erinnert sich Peter Falk später einmal im Interview, aber

wegen Geldmangels nicht genehmigt bekommen. 30 Jahre nach Debüt des ersten Elfers ist es endlich soweit.

Weil das Design und die Hinterachse hohe Kosten verursachen, ändert sich nur wenig beim Antrieb. Der Motor des Typs M64/05 ist eine Weiterentwicklung der bekannten 3,6-Liter-Maschine des 964. Eine Mehrleistung von 22 PS, also fast zehn Prozent, haben die Entwickler dank des optimierten Ansaugtrakts und neuer Motronic herausgeholt und dem bekannten G50-Getriebe einen 6. Gang hinzugefügt. 272 PS bei 6100/min leistet der mittlerweile von vielen schwarzen Kunststoffteilen zugebaute Sechszylinder und rauscht und bellt doch merklich sanfter als zuvor im Heck. Das Drehmoment liegt bei 330 Nm bei hochdrehenden 5000 Touren, da bleibt sich der Elfer treu.

Warum der neue Elfer erstmals ein anderer Elfer geworden ist, erklärt Forschungs- und Entwicklungs-



Evolution 911: Als letzter luftgekühlter Boxer im Elfer-Heck leistet der weiterentwickelte M64-Sechszylinder zu Beginn der Baureihe 272 PS bei 6100/min. Auf den Zusatz „2“ beim heckgetriebenen Carrera wird beim 993 verzichtet.

TITELSTORY

**DAS LEBEN GEHT WEITER. UNSERE KUNDEN HABEN DEN ANSPRUCH,
DASS WIR IHR AUTO WEITERENTWICKELN. WIR HABEN NICHTS WEGEN
VORDERGRÜNDIGEN NEUHEITEN-EFFEKTS GEÄNDERT, ABER ALLES, WO WIR
VERBESSERUNGSPOTENZIAL GESEHEN HABEN.“**

Horst Marchart



Technische Daten - 911 Carrera Typ 993

Motor: luftgekühlter ohc-Boxermotor Typ M64/05 (M64/06)

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 100 x 76,4 mm

Hubraum: 3600 cm³

Leistung: 272 PS bei 6100/min

Drehmoment: 330 Nm bei 5000/min

Verdichtung: 11,3 : 1

Gemischaubereitung: Bosch Motronic M 2.1

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Sechsganggetriebe Typ G50/21 (Viergang-Tiptronic Typ A 50/04)

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

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

Bremsen: innenbelüftete, gelochte Scheiben

Radstand: 2272 mm

Spur: 1405 mm (vorn), 1444 (hinten)

L x B x H: 4245 x 1735 x 1300 mm

Räder und Reifen: 7 J x 16 mit 205/55 ZR 16 (vorn), 9 J x 16 mit 245/45 ZR 16 (hinten); auf Wunsch 7 J x 17 mit 205/50 ZR 17 (vorn), 9 J x 17 mit 255/40 ZR 17 (hinten)

Leergewicht: 1370 kg

zul. Gesamtgewicht: 1710 kg

Höchstgeschwindigkeit: 270 km/h (265 km/h)

Beschleunigung 0-100 km/h: 5,6 sec (6,6 sec)

Bauzeit: 1993-1995

Stückzahl: 14.541

Preis: 125.760 DM (1993)



Evolution 993: Das Cockpit zeigt sich im bekannten, seit 1963 verfeinerten Look, ist aber besser organisiert und übersichtlicher gestaltet. Türtafeln und Sitze sind neu, das muss genügen. Nicht original, aber zeitgenössisch: Airbag-Lenkrad von SHK.

vorstand Horst Marchart 1993 direkt und ohne Umschweife, doch beinahe philosophisch: „Das Leben geht weiter. Unsere Kunden haben den Anspruch, dass wir ihr Auto weiterentwickeln. Wir haben nichts wegen vordergründigen Neuheiten-Effekts geändert, aber alles, wo wir Verbesserungspotenzial gesehen haben.“

Beim 964 war die Diversifizierung in die kleinste Nische eher Ausdruck von Verzweiflung gewesen, beim 993 hat sie bereits System. Ihn gibt es mit einer Leistungsspanne von 272 Sauger- bis 450 Turbo-PS, durchdekliniert bis zum nur 14-mal gebauten Turbo Cabriolet, erstmals als Targa mit großem, verschiebbarem Glasdach, als urgewaltige GT2-Version mit Turbo und Heckantrieb, als mondänes Cabrio und als massenkompatibles Carrera 4 Coupé mit Allradantrieb für jeden Tag, aber immer auch auf Wunsch mit Werksleistungssteigerung.

Dass in 993 S und RS ähnliche, aber unterschiedliche Motoren mit identischem Hubraum und gleicher Leistung sitzen, hilft auch zu verstehen, warum Porsche kurz vor dem Debüt des 993 am Rande des Ruins steht.

Herstellung und Montage der tradierten Hauptscheinwerfer in den Kotflügeln sowie der Blinker und Nebelscheinwerfer in der Frontmaske sind so teuer und zeitaufwendig, dass beim Nachfolger 996 erstmals alle Funktionen in einem als „Spiegelei“ diskreditierten Bauteil konzentriert werden. Es gibt den 993 als 4S, als Turbo S, als RS Clubsport und sogar als Polizeiauto! Der einmillionste Porsche, der 48 Jahre nach Produktionsstart am 15. Juli 1996 vom Band läuft, ist ein 285 PS starker 911 Carrera der Baureihe 993, der künftig bei der badenwürttembergischen Autobahnpolizei Dienst schiebt.

TYPENVIELFALT MIT SYSTEM

Diese Kleinteiligkeit und Verliebtheit in mitunter viel zu komplizierte technische Lösungen erleben im 993 ihren Höhepunkt und ihr Ende. Das Manufaktur-System der Firma ist Anfang der Neunzigerjahre mindestens so überholt wie die Idee eines luftgekühlten Boxermotors im Heck. Aber bis zum Erscheinen von Boxster und 996 halten sie den Laden am Laufen.



Das wollen die gusseisernen Hardcore-Fans 1993 aber nicht wahrhaben. Der 911 lebt von der Luftkühlung, von althergebrachten Werten. Der Aufruhr, die Angst vor dem Neuen, die zur Präsentation eines Elfers dazugehört, äußern sich beim 993 erstaunlich verhalten. Dass es der letzte luftgekühlte Elfer sein würde, wussten damals wohl alle. Die nur kurz währende Karriere des 993, die schon 1998 nach 68.881 Einheiten endet, ist auch ein Abschied auf Raten.

Aber eigentlich war er ja nie weg! Von allen technischen und marktwirtschaftlichen Zwängen befreit, darf der 993 heute so schön nostalgisch wie beeindruckend alltagstauglich wahrgenommen werden.

Zum Wesen des 993 gehört, dass er ein scheinbar betagtes Konzept so weit veredelt hat, dass er auch als Typ mit Anfang 30 immer noch problemlos zwischen Diesel-Kombis und konturlosen E-SUV-Modellen bestehen kann. Mit Doppelzündung und zwei Ventilen pro Zylinder erreicht das Prinzip des luftgekühlten Sechszylinder-Boxermotors hier seine größte Reife. Zündkerzen, Öl- und Luftfilter müssen nur noch alle 40.000 Kilometer gewechselt werden und das archaische Einstellen der Ventile ist Vergangenheit. Ein 993 kann auch mit H-Kennzeichen ein Auto für jeden Tag sein. Der Werbeslogan „Was er bietet, gibt es bei anderen nicht einmal als Extra: 911 Prozent Faszination“, gilt immer noch.

Nur den Vergleich von der Verabredung mit einer eventuell zukünftigen Lebensgefährtin, die an die Ex erinnert aber nur eben jünger ist, wie ihn Chefredakteur Jürgen Pippig im *Christophorus* 1993 zwischen altem und neuem 911 zieht, würde heute niemand mehr so formulieren.

HAPTİK AUF HÖCHSTEM NIVEAU

Zur Wahrheit gehört aber auch, dass das Volkswagen-Erbe auch im 993 noch stets spürbar und erlebbar bleibt: die aufrechte Sitzposition vor der steilen Scheibe, die Dreiecksfenster in den Türen und Regenrinnen am Dach wie aus den Sechzigerjahren (auch das „Greenhouse“ des 993 bleibt aus Kostengründen das alte), der lange Schaltknüppel und die stehenden Pedale. Auch vor 30 Jahren waren das schon Anachronismen. Das helle „Plopp“ und „Peng“ beim Öffnen und Zuschlagen der Türen, die ebenfalls aus ökonomischen Gründen vom Vorgänger übernommen wurden. Dafür ist der Kofferraum im Vergleich zum Vorgänger um 20 Liter gewachsen und die Karosserie um 20 Prozent steifer geworden.

Der Evolutionsprozess der ursprünglichen Elfer-Baureihe lässt sich am ehesten im Innenraum greifen. Das Cockpit folgt dem Layout der G-Serie der frühen Siebziger und zeigt sich aufgeräumter und leichter



zu bedienen als im Vorgänger 964. Dabei liegen Haptik und die Wertigkeit der Materialien auf Niveau des späten 928, was durchaus was heißen will. So edel und zugleich massiv ist kein Elfer davor oder danach. Nur die glattflächigen Sitze kommen da nicht mit: Sie sehen moderner aus als früher, wirken aber günstiger. Irgendwas ist ja immer ...

VIERGANG-TIPTRONIC ZUM START

Das Zündschloss sitzt links, was der Hauszeitschrift *Christophorus*, der die Urängste der Kundschaft bekannt sind, 1993 tatsächlich eine Meldung wert ist. Ein Dreh am Zündschlüssel, ein kurzes Luftholen und der Boxer läuft – unverkennbar, aber leiser als bei den Vorgängern. Ein Verdienst der zweiflutigen Auspuffanlage, wie das Unternehmen vor 30 Jahren immer wieder betont. Dass sich weiter verschärfende Lärmschutzrichtlinien mit dem luftgekühlten Motor nicht zu erfüllen sind, ist allen bekannt.

Natürlich ist das Rauschen im Heck, der typische Sound ein Teil der Verklärung des 993. Das Fahrerlebnis ist so vertraut wie mühelos, jeder Handgriff sitzt und fällt merklich leichter. Die serienmäßige Servolenkung erleichtert den Umgang, ohne die Präzision beim Einlenken zu mindern, die Kupplung geht leicht, die Gangwechsel ergeben sich wie nebenbei. Die bekannte Viergang-Tiptronic wäre möglich, aber der Handschalter bleibt die erste Wahl, weil Komfort eben doch nicht alles ist.

Trotzdem! Der Satz aus *PORSCHE FAHRER 1-2015*, dass ein Freund alter Elfer im 993 nicht nur kämpfen, sondern auch mal entspannen kann, gilt noch immer. Und ob es jetzt die Urversion mit 272 PS oder die weiter entwickelte VarioCam-Variante mit 285 PS ist, spielt dabei kaum eine Rolle. 270 km/h Spitze sind allemal drin. Ein 993 mit Heckantrieb und Normalmotorisierung ist stets Elfer genug!

In den Prospekten der 993-Frühzeit zeigt Porsche seinen neuen Elfer gerne im vornehmen, gedeckten



Dreiklang: Zum 30. Geburtstag der Baureihe 993 einen passenden Elfer von 1993 zu finden, ist gar nicht so leicht. Ralf Baumann vom „Club für den klassischen 911 Südwest“ (www.porsche911club.de) hatte Auto und Gelegenheit und spielte mit seinem im Dezember 1993 erstmals zugelassenen Carrera bei der Fotoproduktion mit. Dankeschön!

Nachtblau, das vor allem dem Cabrio hervorragend steht, oder zeitlosen Polarsilber, während die Autos des Testwagen-Pools in kräftige Farben wie Indischrot, Speedgelb oder Rivierablau gekleidet sind.

Es gibt aber auch Kunden der ersten Stunde, die ihren neuen 911 im Herbst 1993 gleich dreimal in Schwarz bestellen: Lack Schwarz 741, Innenraum schwarz, aufpreispflichtige 18-Zoll-Sport-Classic-II-Kreuzspeichenräder schwarz. Ralf Baumann (54) aus Stuttgart hat seinen monochromen Elfer 2015 gekauft, als das Augenmerk der Szene noch auf den jüngeren 911-Generationen lag und ein Kennzeichen wie S – PR 993 tatsächlich frei verfügbar war – als Porsche zum Benutzen, wie er betont. „Für mich ist er kein Sammlerauto im klassischen Sinne, sondern ein Klassiker für jeden Tag, mit dem man auch mal auf die Nordschleife fahren kann.“ Auch mit 30 kann der 993 das alles. Und dafür lieben wir ihn. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Roman Rätzke

Eine weis(s)e Entscheidung

nuConnect ampX
+ nuLine 24



Musikgenuss in Reinform für alle, die kompakt den Luxus eines DSP-Vollverstärkers mit beeindruckendem Raumklang und Tiefgang verbinden möchten.

nuConnect ampX

- Echte 110 Watt pro Kanal
- Volle Konnektivität mit Bluetooth aptX HD, für klassische HiFi-Komponenten und nuSub-Woofer (auch wireless)
- Umfassende Klangeinstellungen
- App-Steuerung und Raumeinmessung

nuLine 24

- Bassreflexbox mit 55 Hz Tiefgang
- Dipol – mehr Räumlichkeit durch Extra-Hochtöner auf der Rückseite

nuConnect ampX, Vollverstärker mit digitalem Signalprozessor, 2 x 110 W (4 Ohm), Weiß oder Schwarz, 725 €.

nuLine 24, Passivlautsprecher (55 Hz/-3 dB), 170 W. Weiß, Schwarz od. Nussbaumfurnier, 590 €/Paar. Preise inkl. MwSt. ggf. zzgl. Versand.

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

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

nubert[®]
MEHR KLANGFASZINATION

993
CARRERA CABRIO
CARRERA 4
TARGA





993 Carrera Cabrio + Carrera 4 Cabrio

Baujahr: 1993–97

Hubraum: 3600 cm³

Leistung: 200 kW (272 PS) bei 6100/min; ab Mj. 1995: 210 kW (285 PS)

Höchstgeschwindigkeit: 270 km/h; ab Mj. 1995: 275 km/h

Stückzahl: 7730 (Carrera 4: 1284) / 7769 (Carrera 4: 1138)

993 Targa

Baujahr: 1995–97

Hubraum: 3600 cm³

Leistung: 210 kW (285 PS) bei 6100/min

Höchstgeschwindigkeit: 270 km/h

Stückzahl: 4583



993 S 4S RS



993 S

Baujahr: 1996–97

Hubraum: 3600 cm³

Leistung: 210 kW (285 PS) bei 6100/min

Höchstgeschwindigkeit: 270 km/h

Stückzahl: 3714

993 4S
Baujahr: 1995–97
Hubraum: 3600 cm³
Leistung: 210 kW (285 PS) bei 6100/min
Höchstgeschwindigkeit: 270 km/h
Stückzahl: 6984



993 RS

Baujahr: 1995–96

Hubraum: 3764 cm³

Leistung: 221 kW (300 PS) bei 6500/min

Höchstgeschwindigkeit: 277 km/h

Stückzahl: 1014 (Clubsport: 227)

993 TURBO TURBO S GT2



993 Turbo S

Baujahr: 1997–98

Hubraum: 3600 cm³

Leistung: 331 kW (450 PS) bei 6000/min

Höchstgeschwindigkeit: 300 km/h

Stückzahl: 345



993 Turbo

Baujahr: 1995–97

Hubraum: 3600 cm³

Leistung: 300 kW (408 PS) bei 5750/min

Höchstgeschwindigkeit: 290 km/h

Stückzahl: 5978

993 GT2

Baujahr: 1996–97

Hubraum: 3600 cm³

Leistung: 331 kW (450 PS) bei 5750/min

Höchstgeschwindigkeit: 300 km/h

Stückzahl: 21



Finde auf **Ferdineo.com** Deinen TRAUMPORSCHE

Was unterscheidet Ferdineo eigentlich von anderen Fahrzeugmarktplätzen?

Ganz einfach: Nahezu alle spezifischen Porsche Merkmale sind bei uns als Suchfilter schon angelegt. Egal ob PCM, Sport-Chrono-Paket, PDK, Sportomatic, Targa, Schiebedach, etc. So findest du ganz easy deinen persönlichen TRAUMPORSCHE!

Jetzt Porsche finden auf

Ferdineo.com



VÖLLIG
NEU!

Kein Zusammenhang mit der
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.



 **Ferdineo**[®]

unterstützt von
PFF



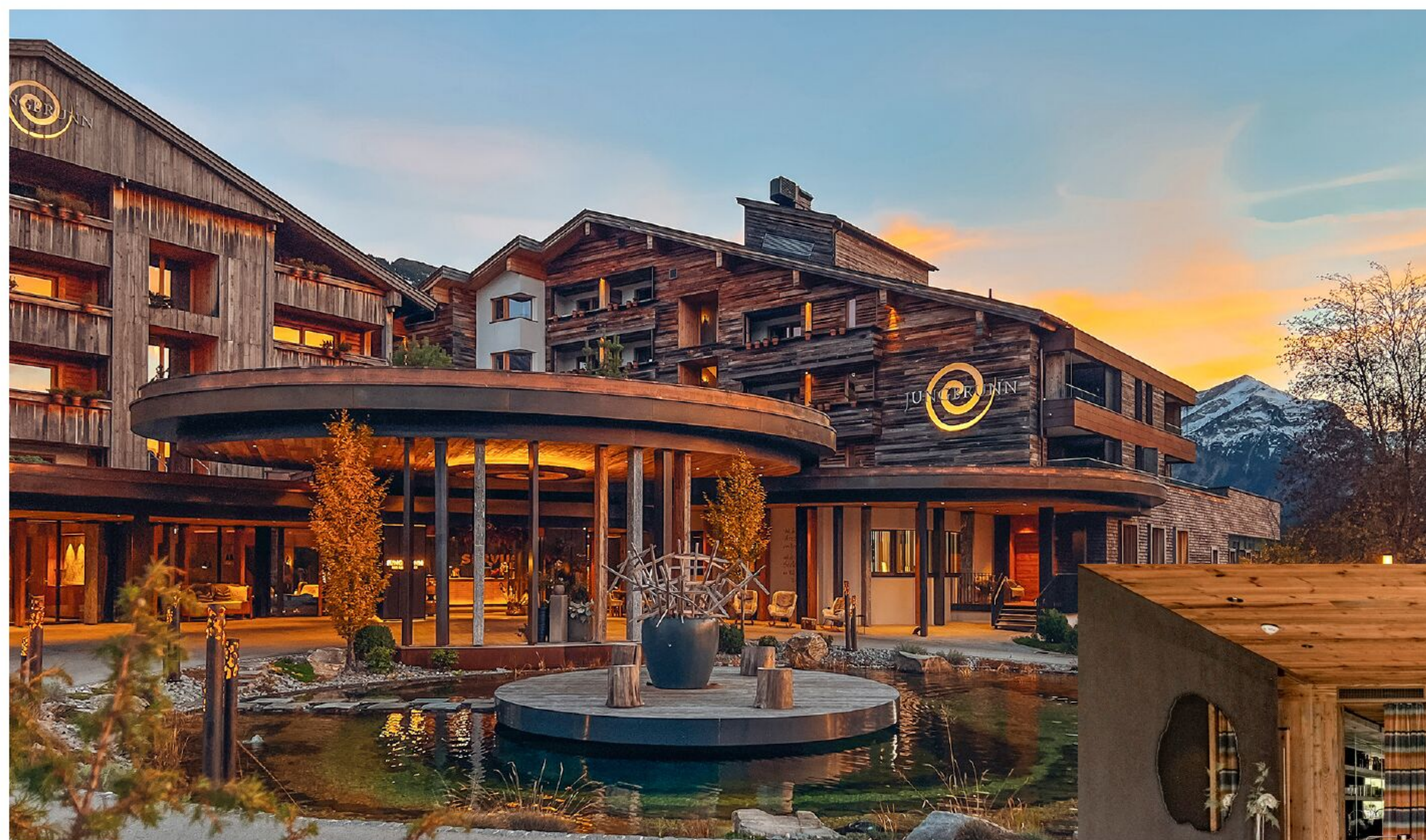
GEWINNSPIEL

HOCH DIE HÄNDE, JAHRESENDE!

Weihnachtszeit ist Geschenkzeit. In diesem Jahr verlosen wir Preise im Gesamtwert von 4300 Euro, Stichtag ist der 10. Dezember. Wir wünschen allen Teilnehmern viel Glück und ein frohes Fest.

Teilnahme auf www.porsche-fahrer.de. Teilnahmeschluss ist der 10.12.2023.

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ausführliche Informationen zu den Preisen und die Teilnahmebedingungen finden Sie auf www.porsche-fahrer.de.




JUNGBRUNN®
DER GUTZEITORT



Zwei Nächte in einer Suite im Hotel Jungbrunn Wert: 1680 Euro

Eine Auszeit vom Alltag finden Gäste im österreichischen Hotel Jungbrunn. Denn der Gutzeitort im Tannheimer Tal, einem der wohl schönsten Hochtäler Europas, bietet Wellnessfans und Ruhesuchenden ein außergewöhnliches Hideaway mit allen Annehmlichkeiten. Mit seiner ganz eigenen Energie empfängt das Hotel seine Urlauber und lädt zum Atemschöpfen und Erholen inmitten der Tiroler Natur ein. Ein einzigartiger Kosmos an einem besonderen Fleckchen Erde – lassen Sie sich überraschen!

www.jungbrunn.at



De'Longhi



De'Longhi Eletta Explore

Wert: 1049 Euro

Mit dem Kaffeevollautomaten bringt De'Longhi authentisches Coffeeshop-Feeling in jede Küche. Die Eletta Explore bietet dank außergewöhnlicher Rezeptvielfalt, innovativer Bean Adapt Technology und LatteCrema-Milchsystem ein Kaffeeerlebnis, das einfach Perfetto ist. Das weiß auch Brad Pitt zu schätzen, der im neuesten De'Longhi TV-Spot wieder als Testimonial beim genussvollen Kaffeetrinken zu sehen ist.

www.delonghi.com

QMS

MEDICOSMETICS



Zwei QMS Medicosmetics Collagen + Exfoliant Sets

Gesamtwert: 536 Euro

Das Collagen + Exfoliant Set Medium ist ein einzigartiges dreiteiliges Hautpflege-System, speziell entwickelt, um die Zeichen der Hautalterung und den Verlust der Hautelastizität zu reduzieren. Es besteht aus 7% AHA Active Fluid, Collagen Day und Collagen Night Serum und ist die elementare Basis Ihrer täglichen Hautpflege. Die in Synergie wirkenden 3 enthaltenen Produkte helfen, die Haut zu regenerieren, Fältchen und feine Linien zu glätten und die Zellerneuerung zu stimulieren.

www.qmsmedicosmetics.de



Drei Sling Bags „Chrome Kadet Max“

Gesamtwert: 528 Euro

Der Look ist puristisch. Die Funktionalität steckt voller Raffinessen. Das multifunktionale Bag ist mit 15 Litern Volumen, einem gepolsterten Laptopfach, dem tauschbaren Schultergurt mit kultigem Chrome Metall-Buckle und dem breiten Tragegriff geräumige Crossbody-, Schulter- und Tragetasche in einem. Inspirationen aus der Segelherstellung führten zu einem wasserabweisenden, hochtechnischen Obermaterial aus recyceltem Nylon und Polyester mit Reflektorpanels.

www.chromeindustries.com



Fink Living Barserie „Nassau“

Wert: 510 Euro

Eine mit den Produkten der Barserie „Nassau“ ausgestattete Bar, sorgt für die perfekte Happy Hour zu Hause: Puchbowl und Weinkühler halten ihre Getränke kalt. Das Cocktail Set und der Shaker sind die ultimativen Accessoires für alle Cocktail-Liebhaber und Bar-Enthusiasten. Das stilvolle Tablett ist nicht nur praktisch, um Getränke und Snacks zu servieren, sondern auch ein tolles Dekorationselement. Ebenfalls zum Set gehören 2 dekorative Flaschenstopfen und ein Flaschenöffner.

www.fink-shop.com





INTERVIEW – AUGUST ACHLEITNER

MISTER 911

In jedem 911 der Baureihen 993 bis 992 ist eine Menge Achleitner enthalten. Grund genug, sich ausführlich mit ihm über seine Arbeit bei Porsche und die Zeit danach zu unterhalten.

Herr Achleitner, als wir Sie um eine Home-story baten, sagten Sie spontan zu. Nur nicht bei Ihnen zuhause in Tirol oder in Weil der Stadt bei Stuttgart, sondern in ihrer dritten Heimat, dem Porsche-Museum. Warum?

Wir möchten unsere Privatsphäre schützen. Ich kenne den Walter Röhrl recht gut, der handhabt das anders. Bei ihm geht's zu wie im Taubenschlag! Auch weil jeder weiß, wo er wohnt. Das wollen wir nicht. Er ist ein guter Freund von mir, wir verstehen uns ziemlich blind – aber in dieser Beziehung unterscheiden wir uns doch sehr.

Ihr Vater war Ingenieur in der Autobranche. Hat er das Interesse an Technik an Sie vererbt?

Scheint so. Zumindest hat der Job meines Vaters wohl Einfluss auf mich gehabt. Aber er hat meinen Werdegang nicht aktiv gefördert. Tatsächlich interessant: Er war Hauptabteilungsleiter bei BMW und dort zuständig für die Fahrzeugkonzeptionierung und das Package. Das war exakt der gleiche Job, den ich bei Porsche zehn Jahre lang ausgeübt habe. Mein jüngerer Sohn arbeitet nun auch noch im gleichen Bereich – vielleicht hat das wirklich was mit Genetik zu tun.

Gab es ein Schlüsselerlebnis für Ihr Faible für Sportwagen?

Mein Vater hat damals einen Porsche 924 mitgebracht, ich durfte ihn fahren. Meine damalige Freundin und heutige Frau wohnte im Osten von München, wir im Westen. Ich habe sie oft besucht und auf dem Weg dorthin ging es über den Autobahnring um München, die A99. Zu jener Zeit hatten wir einen BMW 728i oder 735i mit bis zu 218 PS, die sind dort maximal 210 km/h gelaufen. Der 924 hatte gerade mal 125 PS und war genauso schnell. Das hat mich beeindruckt und ich habe mir gedacht: So ein Sportwagen ist viel effizienter als eine große Limousine. Er ist schneller, braucht we-

niger Sprit, macht mehr Spaß, ist das bessere Auto – zumindest für das pure Fahren. Und danach kam dann der noch bessere 944. Ein 944 Turbo war dann der erste Porsche, den ich nach einigen Jahren leasen konnte. Das Auto war echt beeindruckend.

Autodesign war für Sie nie ein Thema?

Ich bin tatsächlich viel mehr Techniker, bewundere aber durchaus die Arbeit der Designer und halte bis zum heutigen Tag, also auch vier Jahre nach Berufsende, mit vielen Designkollegen einen sehr guten Kontakt. Letztendlich hat man zusammen Projekte auf den Weg gebracht, die funktionieren und gut aussehen mussten. Ein Fahrzeugkonzept beginnt mit den Innenraummaßen sowie der Positionierung der technischen Komponenten. Daraus leiten sich die klassischen Maße ab wie etwa Radstand und Spurweite. Gleichzeitig fangen die Stylisten an, Ideen für das Design zu entwickeln. Oft gibt es in dieser Phase Konflikte zwischen Ingenieuren und Designern, dann muss man sich zusammenraufen. Mir hat das aber immer viel Spaß gemacht, weil wir letztlich immer konstruktiv unterwegs waren.

**„DIE BAUREIHEN-LEITUNG DES 911 ZU ÜBERNEHMEN
WAR FÜR MICH DAS TÜPFELCHEN AUF DEM I UND PASSTE IN
DEN ANFORDERUNGEN PERFEKT ZU MEINER AUSBILDUNG.“**

Welchen Anspruch hatten Sie an Porsche und welchen an sich, als Sie 1983 mit der Arbeit begannen?

Direkt nach dem Maschinenbaustudium hatte ich noch kein Interesse zu arbeiten – die Frage war, ob ich promoviere oder ein Betriebswirtschaftsaufbaustudium dranhänge. Und dann dachte ich: Egal, was man auf der Welt macht, letztendlich dreht sich alles ums Geld. Alle Firmen müssen Geld verdienen und schwarze Zahlen schreiben. Also habe ich BWL als Aufbaustudium ergänzt. Danach wollte ich allerdings mein Maschinenbauwissen erst einmal

richtig anwenden und Erfahrung sammeln. Ich konnte bei Porsche in der Fahrwerksentwicklung starten – ein Glücksfall.

Wie ehrgeizig waren Sie damals?

Es gab bestimmt Kollegen, die gingen zu Porsche mit dem Ziel, irgendwann Vorstand zu werden. Den Anspruch hatte ich nicht, aber ich wollte auch nicht als Sachbearbeiter enden. Die Gesamtbalance im Leben muss stimmen, im Privatbereich und im Beruf, das hatte Priorität für mich.

Sie haben also Ihre Karriere nicht generalstabsmäßig geplant?

So etwas kann man eh nicht planen. Es müssen sich ja erstmal Chancen ergeben. Dann muss man sich selbst unter Beweis stellen. Und vielleicht dabei auch Härte zeigen, um einen bestimmten Job zu erlangen. Ich habe vielleicht ein, zwei Mal etwas Druck gemacht, mehr nicht. Als Abteilungsleiter der Fahrzeugkonzeptionierung 1989 war ich schon ziemlich zufrieden. Das passte, war hochinteressant, und ich hatte es schon zu etwas gebracht. Anschließend die Baureihen-Leitung

des 911 zu übernehmen war für mich das Tüpfelchen auf dem i und passte in den Anforderungen perfekt zu meiner Ausbildung.

WIE LERNTEN SIE DEN 911 KENNEN?

Das war 1983. Kurz nach der halbjährigen Probezeit in der Fahrwerkskonstruktion durfte ich einen Versuchswagen mitnehmen, ein damals neues 911 Cabrio, ein G-Modell. Durch meinen Vater war ich natürlich sehr BMW-geprägt – mein erstes eigenes Auto nach einem Käfer war ein 1502, danach kamen verschiedene 3er. Ich durfte auch mit den Dienstwa-

gen meines Vaters fahren, mein Popometer war also voll auf BMW geeicht. Einen 911 zu fahren war völlig anders! Das fing mit dem Sound an, der nicht von vorne, sondern von hinten kam. Und dann erst dieses Feedback, das man als Fahrer bekam, das war einzigartig. Der 911 kam als Auto dem Feeling auf einem Motorrad am nächsten.

Haben Sie da schon gedacht, dass Sie dieses Auto gerne weiterentwickeln würden?

Nein, zunächst nicht. Ich wurde im Fahrwerksbereich zuerst bei Kundenprojekten eingesetzt. Da diese intern nicht so im Fokus standen, bekam ich schnell einen großen Zuständigkeitsbereich. Und damit einen sehr tiefen Einblick in die Materie. Zum Beispiel war ich verantwortlich für eine komplette Vorderachse für eine GM-Tochterfirma, die sie für einen sehr leistungsstarken Frontantrieb benötigte. Im Team haben wir zunächst die Theorie gewälzt, die Kinematik, Elastokinematik und Geometrie ausgelegt und auch alle Bauteile konstruiert. Zum Schluss wurde ein Prototyp aufgebaut. Ich habe also von der ersten Idee bis zum Feedback beim Fahren alles mitbekommen, das war für mich extrem interessant und lehrreich. Wäre ich mit Porsche-Projekten betraut gewesen, hätte ich in so kurzer Zeit nicht so viel gelernt. Danach haben wir solche Konzeptarbeit aber auch für Porsche gemacht, und eines der letzten meiner Projekte in dieser Abteilung war zusammen mit einem Kollegen die neue Hinterachse für den 993. Wir haben das gesamte Projekt so aufgebaut wie das zuvor in der Kundenentwicklung. Das Ergebnis war letztendlich die Doppelquerlenkerachse, die in weiterentwickelter Form noch immer in den heutigen 911 steckt.

Was war das beeindruckendste Erlebnis während Ihrer Arbeitszeit?

Da gibt es viele. Aber ganz oben steht die Bewältigung der extremen Krise bei Porsche 1990/1991. Davor gab es unternehmerische Fehlentscheidungen, es fehlte offensichtlich jede Strategie. Das hat mich bewogen, tiefer in das Thema Fahrzeugstrategie und Produktplanung einzusteigen. In dieser Zeit entstand ein neues Vorstandsteam um Dr. Wiedeking, das die richtigen Entscheidungen traf. Wichtig war das Ziel, das wir erreichen mussten: 30.000 Sportwagen im Jahr. Vorher waren alle Projekte gestoppt worden wie zum Beispiel der Viertürer 989, dessen

Geschäftsmodell zu der Zeit nicht reif war. Wir haben dann das Gleichteilekonzept von Boxster und 996 mit dem radikalen Ansatz entwickelt, beide Modelle bis hinter die B-Säule identisch zu gestalten. Und das nicht nur konzeptionell, sondern tatsächlich mit exakt gleichen Teilen. Alle drei Tage saßen wir mit den Controllern zusammen, und dank dieses neuen Konzepts und eines intensiven Kreativitätsprozesses purzelten die Teilekosten. Da haben wir gesehen: Wenn es uns gelingt, alles umzusetzen, dann überbieten wir unsere eigenen Ziele bei Weitem.



Hatten Sie zu jener Zeit Angst um den eigenen Job?

Nein. Wir haben ja früh erkannt, dass wir auf dem richtigen Weg waren. Die Welt lechzte damals nach einem neuen Porsche, denn vorher wurden die Kunden nur mangelhaft bedient. Mit dem Showcar des Boxsters 1993 und kurz danach dem 993, dem letzten luftgekühlten 911, hat Porsche zu der Zeit die richtigen Zeichen gesetzt. Mit der Einführung des Boxster 1996 und danach des neuen 996 war der Turnaround geschafft.

Noch ein Beispiel?

Ich erinnere mich sehr gerne an die Zeit des Carrera GT. 1999 war der Boxster auf dem Markt, der 996 auch, beide sehr erfolgreich, aber es gab noch keinen 911 GT3 und kei-

nen 911 Turbo. Da in der Öffentlichkeit auch durchgesickert war, dass Porsche an einem SUV arbeitete und das die Hardliner völlig irritierte, wollten wir ein supersportliches Zeichen setzen und stellten den Carrera GT als Studie auf die Räder. Technik pur, das Auto war losgelöst von Kostendrücken, es musste nur alles geheim gehalten werden. Das Auto durfte ich bis zu seiner Präsentation als Konzeptfahrzeug in Paris 2000 als Projektleiter leiten.

Erinnern Sie sich an die Präsentation?

Unvergesslich! Es gab zwei Konzeptfahrzeuge des Carrera GT, einen nutzte Walter Röhrl in der Nacht vor Messestart zu Filmaufnahmen auf der Champs-Élysée und einer stand in einer großen silbernen, undurchsichtigen Kiste auf dem Pariser Salon im Jahr 2000. Alle Besucher vermuteten das Porsche-SUV dahinter. Auf der Messe sind dann die Seitenteile der Kiste heruntergefallen: Zehn Sekunden lang herrschte eine völlige Stille – dann gab es tosenden Beifall. Kurz danach besuchte uns der damalige Ferrari-Entwicklungschef Amedeo Felisa und sagte: „You did a great job. But please do not produce it.“ Er war sichtlich beeindruckt – Ferrari hatte von Porsche einiges erwartet, aber nicht so einen Supersportwagen. Das war für uns natürlich eine Ehre. Nach der Resonanz hat Porsche entschieden, das Auto doch in Serie zu bauen. Ferrari hat dadurch keinen Schaden erlitten, glaube ich.

Gibt es einen Menschen, der Sie besonders beeindruckt hat oder den Sie sogar bewundern?

Ich bewundere niemanden, aber ich schätze Dr. Wiedeking und Oliver Blume sehr. Ferry Porsche durfte ich in den Neunzigerjahren kennenlernen. Das war ein unvergessliches Moment. Er war sehr interessiert und positiv gestimmt, wie wir Probleme angingen.

Haben Sie mal Ihren persönlichen Geschmack durchgesetzt, was Technik angeht?

Ja, öfter. Zum Beispiel auch gegen Widerstände aus den Fachbereichen. Aber dann natürlich als Baureihenleiter, dazu hatte ich die Macht.

Zum Beispiel?

Wir haben den 991 der 2. Generation von Saugmotoren auf Turbomotoren umgestellt, um die Verbrauchsziele einhalten zu können.

**„DER 924 HATTE 125 PS UND
WAR MIT 210 KM/H GENAUSO
SO SCHNELL WIE UNSER
SIEBENER-BMW MIT 218 PS.
DAS HAT MICH BEEINDRUCKT.“**



Aber auch, um leistungsmäßig wettbewerbsfähig zu bleiben. Der Antriebsbereich schlug bei der Konzeption des Turbomotors eine Maximaldrehzahl von etwa 6500 Umdrehungen vor. Dazu muss man wissen: Der Vorgänger hatte als klassischer Sauger eine Maximaldrehzahl von 7800. Ich habe dann gesagt: „Ich will Euch ja nicht beleidigen, aber das Drehzahlniveau eines Dieselmotors machen wir nun bestimmt nicht. Mit maximal 6500/min in einem neuen Boxermotor braucht Ihr nicht zu mir kommen ...“ Normalerweise bin ich kein Mensch von schroffen Tönen, aber da haben sie mich echt aus der Reserve gelockt. Der Schritt von Sauger zum Turbo war viel größer als einst der von Luft- auf Wasserkühlung. Das eine betraf ja nur das Kühlmedium, deswegen änderte sich aber nichts an der Charakteristik des Motors. Aber ein Turbo hat mit einem Saugmotor nichts zu tun. Um die Faszination des Saugmotors auch im neuen 911 wieder darzustellen, durfte die Drehzahl nicht bei 6500 aufhören. Letztlich haben wir uns dann zwar

nicht auf 7800, aber immerhin auf bei 7500 Umdrehungen geeinigt und der Erfolg der neuen Antriebe gab uns Recht.

Sie sollen auch mal einen Radstand beim heimischen Sonntagskaffee festgelegt haben.

Stimmt. Beim 996 gab es relativ genaue Vorstellungen, wo er besser werden musste als sein Vorgänger. Der 993 besaß noch die klassischen Abmessungen, also etwa den Radstand mit 2272 Millimetern. Wir waren der Meinung, dem 996 täte mehr Radstand gut, auch wegen der extremen Achslastverteilung als Hecktriebler mit mindestens 62 Prozent hinten. Mehr Radstand beruhigt das Auto um die Hochachse. Auch innen brauchten wir mehr Platz – ganz einfach deshalb, weil die Menschen im Laufe der Zeit größer wurden. Die Breite war technisch vorgegeben unter anderem durch Seitencrash-Vorgaben oder die technische Tunnelbreite. Die Sitzposition sollte niedriger werden als im 993, aber höher als im 944. Und dann saß ich eines sonntags

daheim mit meiner Frau, auch eine Ingenieurin, und habe mit ihr den neuen Radstand diskutiert. Aus Sitzkisten wusste ich: Wir brauchen bestimmt fünf, sechs oder sieben Zentimeter mehr als bisher. Da habe ich gesagt: „Machen wir doch gleich acht, also insgesamt 2350 Millimeter. Das ist ein gutes Maß und das macht technisch Sinn.“ Wir haben das dann noch etwas diskutiert. Am Montag war ich dann wieder im Büro und sagte: „Radstand 2350 – hat jemand was dagegen?“ Hatte keiner ... Das Maß wurde dann erst mit dem 991 wieder verändert.

Haben Sie öfter 911-Arbeit mit nach Hause genommen und besprochen?

Die Arbeit war interessant und hat Spaß gemacht, also habe ich nicht freitags um 17:00 Uhr den Computer ausgeschaltet, um in eine andere Welt zu wechseln. Ich habe mich mit der Arbeit identifiziert, es war Teil des Lebens. Ich habe aber auch die Familie einbezogen. Es gibt Fotos, auf denen meine Söhne

im Alter von drei und sechs Jahren im Werk dank Sondergenehmigung im Musterbau in einer 996-Sitzkiste im Fond zur Probe saßen. Sie sollten den Komfort beurteilen. Haben sie auch gemacht.

Wissen Sie, wie viele Kilometer Sie in Elfern zurückgelegt haben? Und auf der Nordschleife?

Bei der Nordschleife habe ich das mal grob überschlagen: 400 bis 500 Runden. Aber insgesamt weiß ich es nicht. Da kommt bestimmt mehr als eine Million Kilometer zusammen. Dazu gehörten natürlich extreme Touren wie Erprobungen zum Beispiel in Südafrika bei 50 Grad Hitze oder in den kanadischen Northwest-Territories auf den Eispisten bei fast -40 Grad Kälte.

Mochten Sie solche Extreme?

Es war Teil der Arbeit, aber es war natürlich auch interessant. Die Gesamtfahrzeugerprobungen machten viel Sinn: Da ging es nicht nur darum, etwas abzunicken. Viel wichtiger war die Frage: Wie machen wir es? Ich habe mir dazu allerdings mehr Zeit genommen als manche Kollegen. Die sind für zwei Tage gekommen, ich war immer mindestens eine Woche dabei. Wir hatten meistens um die zehn Autos dabei in unterschiedlichen Bauständen. Wenn man sich mit einem Auto richtig auseinandersetzen möchte, dann reichen nicht 20 Kilometer Testfahrt, um eine fundierte Bewertung abzugeben. Also bin ich das Zehnfache gefahren. Durchaus auch auf dem Beifahrersitz. Und dann haben wir abends jedes Auto in jedem Detail durchgekauft. Das war sehr produktiv und hat den Fahrzeugen den Feinschliff gegeben.

Und wie haben Sie gelernt, die Nordschleife zu fahren?

Damit wurde ich erstmals konfrontiert in der Endphase der Fahrwerksentwicklung im Übergang zur Gesamtfahrzeugkonzeption. Damals haben die Japaner für viel neue Technik gesorgt, dazu gehörte auch die Hinterradlenkung. Das hat auch uns beschäftigt: Bringen wir das im 911 auch? Es entstanden Prototypen des 993, die damit ausgerüstet waren. Damit bin ich dann das erste Mal auf der Nordschleife gefahren – ohne die Strecke zu kennen. Dann macht man eben den einen oder anderen Fehler: In der Fuchsröhre brauchte ich die gesamte Piste inklusive Grünstreifen rechts und links. Aber ich habe nirgendwo etwas touchiert! Jahre danach bin ich dann bei einem Kenner zehn Runden

mitgefahren, bis mir schlecht wurde. Ab diesem Zeitpunkt habe ich mich lieber selbst ans Steuer gesetzt und die Nordschleife schätzen gelernt. Die Nürburgring Nordschleife ist die Messlatte – wenn ein Sportwagen dort funktioniert, dann funktioniert er überall!

Sind Sie nie auf die Idee gekommen, Rennfahrer zu werden? Die Statur passt, das Wissen, wie man ein Auto abstimmt, auch.

Ganz ehrlich: Als ich noch studiert habe, habe ich tatsächlich damit geliebäugelt, Rennen zu fahren. Aber auf dem Motorrad. Ich war damals im gleichen Motorsportclub wie Toni Mang, dem „Immerfeicht Racing Team“. Das war Mitte der Siebzigerjahre. Aber ich glaube, es war besser, dass ich damals das Geld zum Rennsport nicht hatte. Heute bewege ich mich schon mal auf der Rennstrecke auf dem Bike, aber nicht im Wettbewerb. Und erst recht nicht auf der Nordschleife. Das ist mir zu gefährlich.

Wie konnten Sie dem 718 auch Ihren Stempel aufdrücken?

Ich habe die Modellreihe übernommen, als sie schon von den neuen Vierzylinder-Turbo-Boxermotoren angetrieben wurden. Wir haben dann den Vierliter-Sechszylinder als Saugmotor zusätzlich eingeführt sowie mit dem GT4 eine noch schärfere Version entwickelt, um das Auto emotional so richtig aufzuladen. Was ihm bis heute gut tut. Es verkauft sich hervorragend.

Waren Sie auch für die Supersportableger des 911 wie den 997 GT2 verantwortlich?

Die GT3 und GT2 haben die Kollegen in Flacht gemacht. Aber das lief immer in enger Abstimmung mit uns als Baureihenleitung. Wenn ein neuer 911 geplant war, haben wir uns mit den Kollegen aus dem Motorsport frühzeitig abgestimmt, um das im Serienauto zu berücksichtigen, was später wichtig für die extremen Rennversionen ist.

„DA DURCHGESICKERT WAR, DASS PORSCHE AN EINEM SUV ARBEITETE, WOLLTEN WIR EIN SUPERSPORTLICHES ZEICHEN SETZEN UND STELLTEN DEN CARRERA GT AUF DIE RÄDER. TECHNIK PUR, LOSGELÖST VON KOSTENDRÜCKEN.“

Am Ende Ihrer Zeit als Baureihenleiter 911 waren Sie auch für die Baureihe 718 verantwortlich. Waren Boxster und Cayman eher Stiefkinder für Sie?

Absolut nicht. Nur mit dem Boxster ist es ja dem 911 gelungen, seine eigenen Kosten dramatisch zu reduzieren. Der Boxster eröffnete ein neues Segment, das Porsche vorher nicht bedient hatte. Denn 944 und zum Schluss 968 waren zu teuer, der Verkaufspreis lag nur minimal unter dem des 911. Und dann gab es noch den 928 – Porsche hatte einfach zu viele Modelle im gleichen Preissegment. Der Boxster und der Cayman haben die Sportwagenpalette nach unten perfekt abgerundet.

Hatten Sie bei all der Arbeit Zeit für Familienleben?

Durchaus – manchmal haben wir das aber auch kombiniert. So hatten wir im Jahr 2000 eine USA-Urlaub geplant, mit dem Wohnmobil durch Kalifornien, da waren die Söhne zehn und 13 Jahre alt. Inzwischen war beschlossen worden, dass die ganzen Fotoshootings für den Carrera GT im Valley of Fire in Nevada bei Las Vegas stattfinden sollten. Ich sagte: „Da muss ich dabei sein!“ Und dann haben wir eine Woche geopfert und sind dorthin gefahren. Eine Woche jeden Tag bei 42 Grad in Nevada. Meine Jungs haben geholfen, das Auto abzudecken, wenn



„NUR MIT DEM BOXSTER IST ES JA DEM 911 GELUNGEN, SEINE EIGENEN KOSTEN DRAMATISCH ZU REDUZIEREN. DER BOXSTER ERÖFFNETE EIN NEUES SEGMENT, DAS PORSCHE VORHER NICHT BEDIENT HATTE.“

ein Tourist vorbeikam. Es war eine tolle Erfahrung und dabei entstand das tolle Verhältnis zu Walter Röhrl.

Was verbindet Sie mit ihm?

Wir haben etwa zu 90 Prozent die gleichen Ansichten, die wir allerdings ein bisschen unterschiedlich von uns geben. Aber wir verstehen uns blind. Gut kennengelernt haben wir uns ja beim Carrera-GT-Fotoshooting in Nevada. Ab da haben sich unsere Wege stets gekreuzt.

Folgern wir dann richtig, dass auch Sie einen Hybrid-911 oder einen rein elektrischen 911 blöde finden?

Ich würde mich jetzt nicht so ausdrücken. Meine Meinung: Ehe ich gar keinen 911 mehr fahren kann, fahre ich ihn elektrisch. Ich habe mit E-Fahrzeugen kein Problem, aber

mit der Ideologisierung dieser Technologie. Problematisch sind das hohe Gewicht, die Reichweite, die fehlende Infrastruktur, die Ladezeiten, teilweise die CO₂-Gesamtbilanz. Insofern unterstütze ich den Ansatz von Porsche zu 100 Prozent, neben der E-Mobilität auch mit E-Fuels zu arbeiten. Vor allem können wir damit neben neuen auch alle nach wie vor sich im Betrieb befindlichen Verbrenner aller Marken zur CO₂-Reduktion heranziehen. Alle.

Sind Sie deshalb vielleicht ein bisschen froh, dass Sie diese Zeitenwende jetzt nicht als Verantwortlicher mitmachen?

Im Gegenteil: Ich bedauere tatsächlich zutiefst, nicht dabei zu sein. Bei einer meiner letzten Aktionen auf der Prüfstrecke in Weissach konnte ich zwei Autos fahren: einen GT4 als Cup-Fahrzeug, also einen Rennwagen, und ein Versuchsmuster eines rein elektrischen Cayman. Den elektrischen Cayman bin ich zuerst gefahren, da ich erwartete, mit dem Cup-Fahrzeug danach das „richtige“ Fahrerlebnis zu erhalten. Dann fuhr ich mit dem Renn-GT4 – und war zutiefst enttäuscht. Wie das E-Fahrzeug aus den Ecken herauspowerte, faszinierend! Und es war ganz klar ein Porsche-Sportwagen.

Haben Sie in Ihrem Arbeitsleben noch etwas bereut oder bedauert?

Bereut nicht, aber bedauert. Das betrifft den 911 Dakar. Mit diesem Projekt war ich drei- oder viermal beim Vorstand und habe den Bau beantragt. Das ist aber immer abgelehnt worden, primär weil der Vertrieb meinte, den könne man nicht verkaufen, dafür gäbe es keinen Markt. Dann kam aber zum Glück jetzt doch das OK für meine Kollegen und das Projekt, und nun sind die aufgelegten 2500 Stück schon alle verkauft.

Haben Sie zum Schluss noch am Nachfolger des 992 mitgearbeitet?

Ja, denn man fängt ungefähr in dem Moment mit dem nächsten Modell an, wenn gerade das neueste Produkt auf den Markt kommt. Auch in dem steckt also noch ein bisschen Achleitner.

Ist es schwer für Sie, jetzt keinen Einfluss mehr auf die weitere Entwicklung zu haben?

Nein, es ist jetzt ein neuer Lebensabschnitt. Jetzt sollen die anderen mal machen.

Haben Sie Ihre Ziele immer umsetzen können?

Ja. Denn die Entscheidungen waren immer intensiv bewertet und durchgearbeitet. Klar gab es Ideen, die gut waren, aber technisch noch nicht ausgereift genug waren, um sie zu nutzen. Die verwirklichten wir dann in der Modellpflege oder im Nachfolger. Na gut, einmal haben wir den Serieneinsatz um drei Monate verschoben. Aber das ist nun auch schon 20 Jahre her ...

Mögen Sie eigentlich Ihren inoffiziellen Titel „Mister 911“?

Ich nehme ihn zur Kenntnis, mache mir aber nicht viel daraus.



AUGUST ACHLEITNER

wurde am 6. November 1955 in Köln geboren, ist jedoch Österreicher – seine österreichischen Eltern wohnten damals in Köln, weil sein Vater als Ingenieur bei Ford arbeitete. Achleitner studierte nach der Schule Maschinenbau an der TU München, später kam noch ein Betriebswirtschaftsstudium dazu. Er begann seine berufliche Karriere 1983 bei Porsche in der Fahrwerksentwicklung. 1989 wurde er Leiter der Fahrzeugkonzeptionierung, von 2001 bis zum Ende seiner Anstellung im Jahr 2019 war er Baureihenleiter 911 (was ihm den Namen „Mister 911“ einbrachte). Seit 2016 war er außerdem Chef der 718-Baureihe. Achleitner ist verheiratet und hat zwei Söhne im Alter von 33 und 36 Jahren. Der jüngere arbeitet zurzeit bei Porsche in der Fahrzeugkonzeptionierung, der ältere im Konfigurations- und Kompatibilitätsmanagement bei Audi. Heute verbringt August Achleitner seine Zeit unter anderem mit Motorrad-, Mountainbike- und Skifahren.

dp motorsport

Design Tuning und Service für Porsche seit 1973

Leichtbau in Carbon & Gfk
Motorsportkomponenten
Fahrwerksoptimierung
Backdatingumbauten
Service & Inspektion
Individualisierungen
Unfallreparaturen
Restorationen





Fast wie zuhause: PORSCHE FAHRER-Autor Roland Löwisch traf „Mister 911“ August Achleitner zum Gespräch im Porsche Museum.

Haben Sie einen Lieblings-911?

Eigentlich nicht. Mir gefallen alle. Im vergangenen Jahr hatte ich als Dienstwagen einen neuen 992 Targa. Er hat mir extrem gut gefallen – vielleicht der schönste 911, obwohl er der schwerste von allen ist. Mein jüngerer Sohn hat einen 991.2 Carrera T mit Schaltgetriebe, der markiert das krasse Gegenteil, weil er 300 Kilo weniger wiegt. Jetzt fahre ich ein 992 Cabrio und genieße das, besitze zudem noch einen GT3 991.2. In unserer Familie herrscht übrigens der pure Kommunismus: Da darf jeder mit jedem 911 fahren.

Kein Faible für klassische 911er?

Damit käme ich bei meiner Frau nicht durch, dafür ist sie zu nüchtern. Sie findet sie zwar schön, mag aber den technischen Stand und das niedrigere Sicherheitsniveau der „alten Kisten“ nicht. Finden Sie mal Argumente dagegen ...

Weil's Spaß macht? Weil's anders riecht? Uns würden schon ein paar einfallen.

Das sieht natürlich jeder anders. Ich selbst hänge aber auch nicht so an den Klassikern. Unser ältester 911 ist von 2015.

Ihre Hobbys sind Motorradfahren, Mountainbike und Skifahren. Leben Sie gerne ein bisschen gefährlich?

Nein. Ich hab's nicht mit der Gefahr – aber mit Dynamik. Allerdings musste ich auch ein bisschen Lehrgeld zahlen. Ich hatte mal auf dem Salzburgring einen Highsider mit dem Motorrad, da landete ich im Krankenhaus mit einem Schlüsselbeinbruch. Es war mein Fehler: Ich dachte, der Reifen geht für die paar wenigen Runden noch, er ging aber nicht mehr ...

Was für ein Autofahrer sind Sie?

Ich fahre im normalen Straßenverkehr, sagen wir mal, verhalten sportlich. Wenn ich richtig schnell fahren will, gehe ich mit dem Motorrad oder dem GT3 auf die Rennstrecke.

Wie sieht Ihr Plan für die kommenden Jahre aus?

Durch meine zwei Wohnsitze bin ich ziemlich beschäftigt. Ich habe mir jetzt in Tirol eine Photovoltaik-Anlage aufs Dach gebaut, für solche Technik kann ich mich begeistern. Und ich veranstalte jedes Jahr eine Porsche-Ausfahrt

für ehemalige Kollegen. Wir sind dann in den Alpen unterwegs. Und Italienisch als Sprache macht mir viel Spaß, die lerne ich nebenbei.

Eine letzte Frage: Wie sehr wurden Sie Zeit Ihres Arbeitslebens von Nachbarn, Freunden und Bekannten bedrängt, den 911 doch so oder so zu machen?

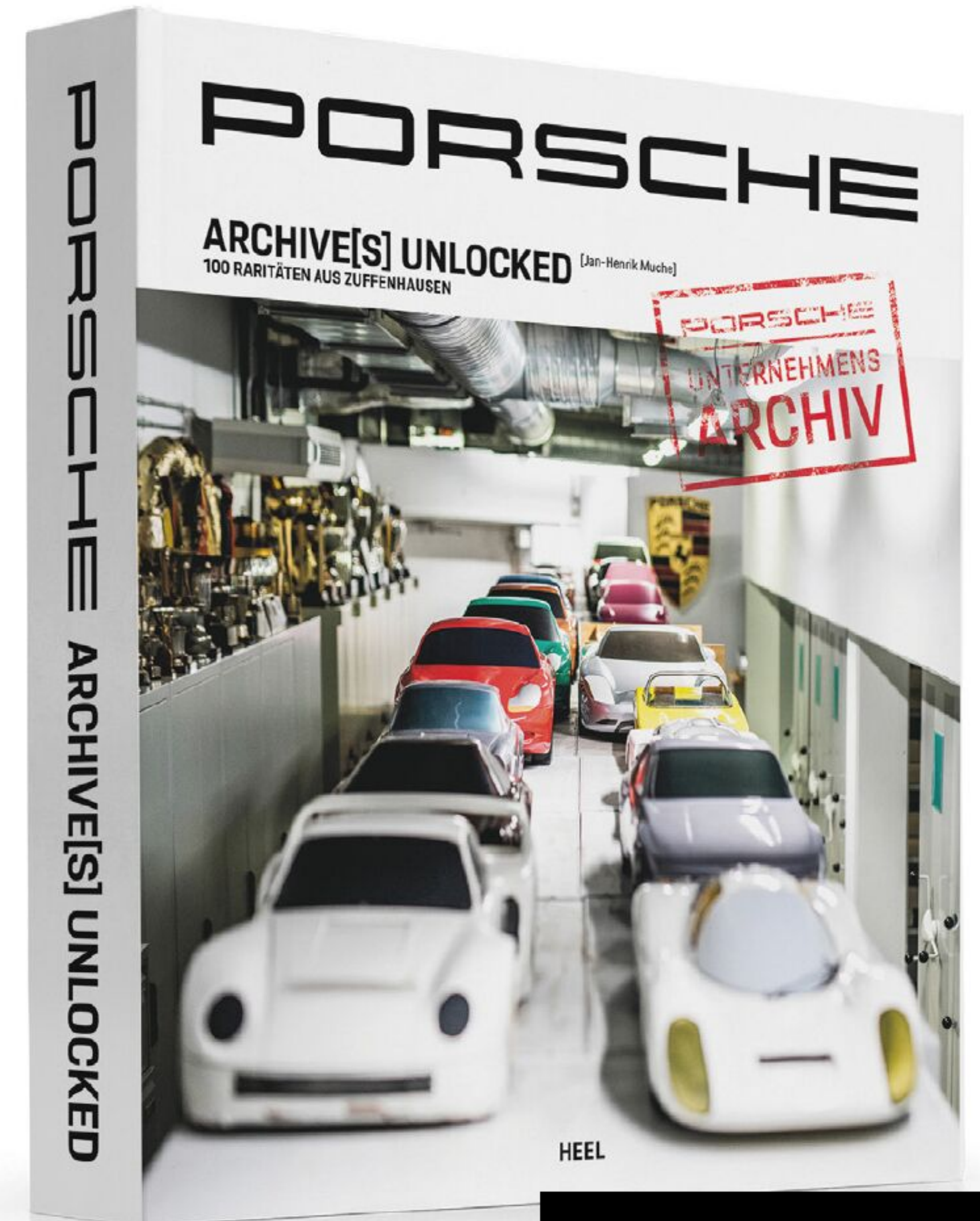
Ich habe das Pech oder das Glück hier bei Stuttgart, dass ich Nachbarn habe, die nicht autoaffin sind. Aber ich bin nach Arbeitsende in den Porsche-Club Südtirol eingetreten, denn ich wollte das Thema Porsche mal von der anderen Seite kennenlernen. Die Menschen dort sind toll, sehr aktiv, viel auf der Rennstrecke, und die löchern mich dann immer mal. Auch in dem Sinne, dass ich mal Druck machen soll, wenn ein bestellter 911 nicht gleich ausgeliefert wird. Ein paar Mal konnte ich tatsächlich helfen, vor allem, wenn es Probleme mit Ersatzteilen gab. Aber ich bin nicht derjenige, der schnell mal mit dem Finger schnippt und dann funktioniert alles. Ich bin einfach nur der Gustl Achleitner. ◀

Text: Roland Löwisch · Fotos: Dieter Rebmann

Blick in die Schatzkammer

Die Porsche-Historie, die Geschichte der Menschen hinter der Marke, der Fahrzeuge, der Entwicklungen und der sportlichen Erfolge ist wahrscheinlich eine der am besten untersuchten und dokumentierten im großen Kosmos des Automobilbaus. Diese Geschichte verleiht der Marke Porsche Identität – aufbewahrt, katalogisiert, erforscht und genutzt wird sie im Unternehmensarchiv. Heute finden auf einer Fläche von rund 1.000 Quadratmetern etwa dreieinhalb Kilometer Akten, rund 5.000 Bücher sowie 5 Millionen Fotos und Dias Platz. Zum Bestand gehören über 2.000 Stunden Filmaufnahmen, 7.300 Plakate und Werbeanzeigen und ca. 25.000 Exponate.

100 Archivalien aus Vergangenheit und Gegenwart des Unternehmens geben einen Einblick in das Gedächtnis der Firma und der Marke Porsche. PORSCHE FAHRER-Chefredakteur Jan-Henrik Muche stellt die Raritäten aus Zuffenhausen in Texten und Bildern vor.



Ab Dezember im Handel
384 Seiten | 79,00 Euro



ZEEEM [RACR]

Der Full Motion Simulator

für höchste Ansprüche



Abends schnell auf
die Nordschleife?

Jederzeit.

info@zeem.de
+49 6021 130452-0
www.zeem.racing

FAHRBERICHT – 718 CAYMAN STYLE EDITION

MODE-ARTIKEL

Die 718-Baureihe mit ihren Vier- und Sechszylinder-Verbrennermotoren dreht ihre letzte Runden, die kommende Generation der Mittelmotor-Sportwagen wird elektrisch unterwegs sein. Ganz zum Schluss machen sich Boxster und Cayman noch einmal chic. Ein Abschied mit Stil.

Oder besser: mit Style.





Kontrastmittel: Die Klebefolien auf der vorderen Haube und den Wagenflanken gehören zum Paket. Weiß und Schwarz stehen als Farben zur Wahl.

DAS IST ER

Der Cayman ist und bleibt die Spezialität des Hauses, ihn kauft niemand im Vorbeigehen. Während ein 911 vom eigenen Ruf der Legende getragen wird und der populäre Boxster viel Zeit an der frischen Luft verspricht, füllt der Cayman die Nischenrolle des fahraktiven, kompakten Mittelmotorsportlers mit Überzeugung aus. Dafür reicht ihm bereits der kleinere der beiden Turbomotoren, mit dem der Einstieg in die Porsche-Modellpalette beginnt.

Dieser zwei Liter große, 300 PS starke Vierzylinder kommt auch im Cayman Style Edition zum Einsatz, bei dem es sich im Grunde genommen um ein schön gemachtes, gut ausgestattetes Basismodell handelt. Gleiches gilt für den rund 2000 Euro teureren Boxster, der ebenfalls als modisch gekleidetes Sondermodell verfügbar ist.

Mit dem Basismodell als Grundlage ähnelt die Style Edition dem nicht mehr angebotenen, dynamisch konfigurierten Cayman/Boxster T, setzt aber andere Schwerpunkte: Mehr Fashion als Sport lautet die Ausrichtung. Das gab es 2008/2009 bereits schon einmal, als Porsche die beim 987 sehr ähnlich gemachten Design-Edition-Modelle ins Programm hob.

Die Farbpalette teilt sich der Cayman Style Edition mit dem puristischen 911 Carrera T. Weiß, Racinggelb, Indischrot und Schwarz heißen die aufpreisfrei erhältlichen Serienfarben, das Kontrastpaket in Schwarz oder Weiß ist Teil der Ausstattung. Dazu gehören das Dekor-Set mit Aufklebern für die Fronthaube, der „Porsche“-Schriftzug auf den Flanken sowie Räder und Schriftzug am Heck in der jeweils passenden Lackierung. Ein tief glänzendes „Sharkblue“ gehört schon zu den Sonderfarben und kostet 2344 Euro extra.

Die hier serienmäßigen, 20 Zoll großen Spyder-Räder mit Reifen im Format 235/35 ZR 20 an der Vorder- und 265/35 ZR 20 an der Hinterachse gibt es in Verbindung mit dem kleinsten Motor nur bei der Style-Edition-Ausführung. Ebenfalls inklusive: Sportsitze und Kontrastnähte sowie eine Extraportion Leder auf Sitzmittelbahnen und Seitenwangen, an Armlehnen und am Armaturenbrett.

Der Abstand der Edition-Ausgabe zur fast 8000 Euro billigeren Cayman-Basisausführung ist größer als zum stärkeren Cayman S, der rund 5200 Euro mehr kostet.

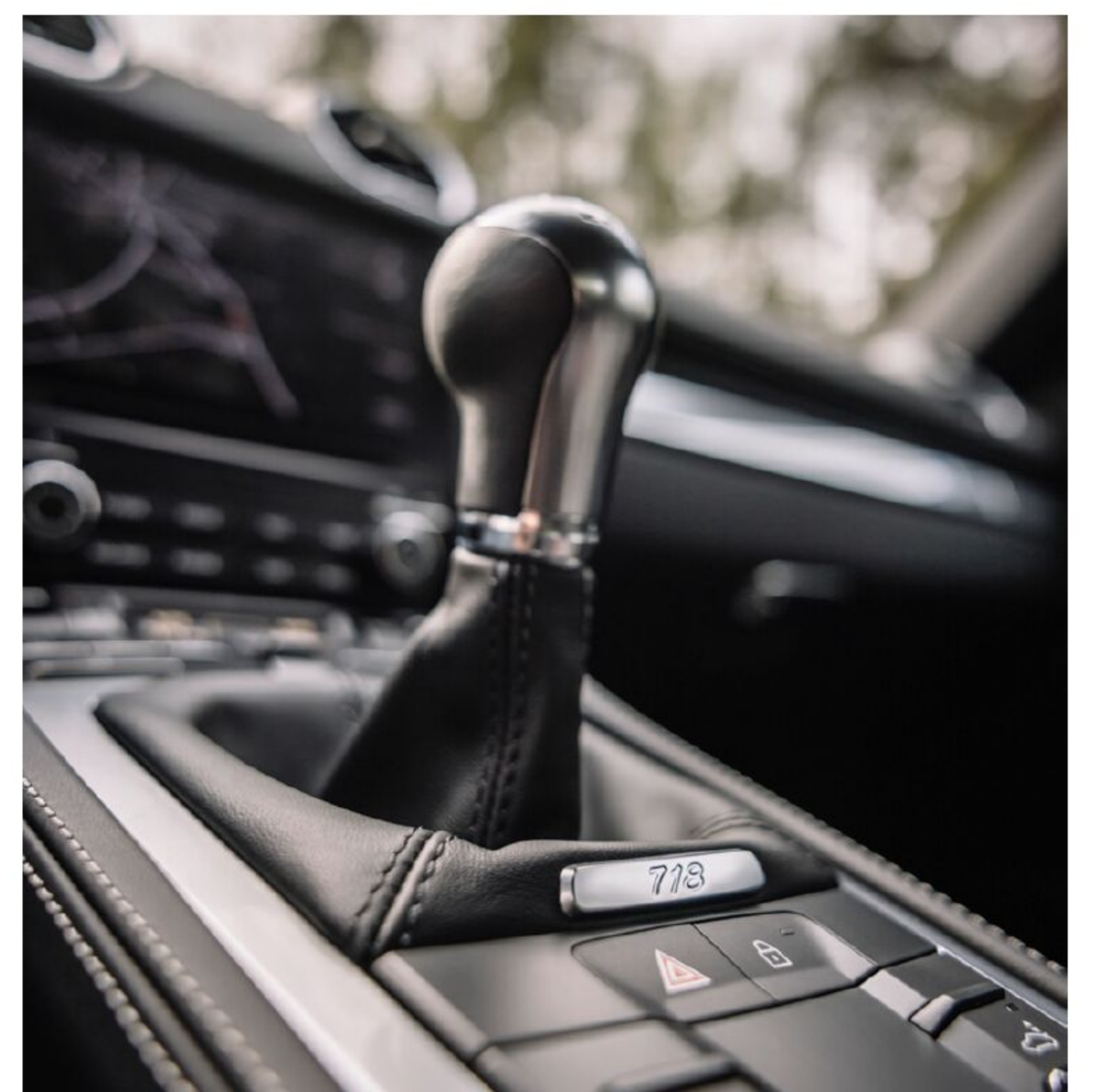
DAS KANN ER

Sehr wahrscheinlich schreiben wir an dieser Stelle das letzte Mal über einen Cayman der 718-Baureihe, solange dieser im Porsche Zentrum noch neu gehandelt wird. Mit der Style Edition hebt die Baureihe 718 die Hand zum Abschied. Schade, wir hatten immer viel Spaß zusammen.

Nur etwas über 1300 Kilogramm leicht und gerade einmal 4,38 Meter lang ist der Cayman, dabei so agil und handlich wie kein anderer aktueller Porsche – auch wenn die Präsentation bereits sieben Jahre zurück liegt. Mit seinen kompakten Abmessungen, dem leichtfüßigen Handling und markentypischen Sportwagentugenden kommt er einem schon heute beinahe klassisch vor. Aufgrund der kompakten Abmessungen und des gerin-



DAS WAHRE ALTER DER 2006 EINGEFÜHRTEN 718-BAUREIHE IST AM EHSTEN AM COCKPIT MIT DEN ANALOGEN INSTRUMENTEN UND DEM KLEINEN BILDSCHIRM ZU ERKENNEN. DIE BEDIENUNG FÄLLT LEICHT.







DIE STYLE EDITION ÄHNELT DEM NICHT MEHR ANGEBOTENEN, DYNAMISCH KONFIGURIERTEN CAYMAN/BOXSTER T, SETZT ABER ANDERE SCHWERPUNKTE: MEHR FASHION ALS SPORT LAUTET DIE AUSRICHTUNG.



Eine kräftige Sonderfarbe wie „Sharkblue“ kostet Aufpreis, passt aber perfekt zum stylischen Auftritt des Sondermodells. Der weiße Schriftzug am Heck korrespondiert mit Rädern und Dekorset.

gen Gewichts erinnert der Umgang mit dem Cayman eher an einen Elfer aus den Neunzigerjahren als einen aktuellen 992.

Das gilt auch für die Style Edition, deren Handling von der großzügigen Räder-Reifen-Kombination profitiert. Der Grenzbereich liegt weit entfernt, wobei im Testwagen das optionale, 1428 Euro teure PASM mit 10 mm Tieferlegung verbaut ist. Von übertriebener Härte keine Spur, die Dämpfung bleibt selbst auf Kopfsteinpflaster verbindlich – Alltag kann er auch. Hinzu kommt, und hier ist dem 718 das wahre Alter am ehesten anzumerken, eine im Vergleich zum 992 nahezu selbst-erklärende Bedienbarkeit mit analogen Instrumenten und einem übersichtlichen, aber eben auch schon angestaubt wirkendem PCM.

Bei den Extras würden wir eher zum PASM, dem größeren 64-Liter-Tank (119 Euro) und dem Sport-Chrono-Paket inkl. Fahrmodus-Drehschalter (1796 Euro) als zum Torque Vectoring (PTV) mit mechanischer Hinterachs-Quersperre (1309 Euro) greifen. Das serienmäßig verbaute, so kurz wie treffsicher zu schaltende Sechsganggetriebe passt hervorragend zum Charakter des Cayman. Auf das PDK lässt sich eher verzichten als auf eine laute, offensive Lackfarbe!

Keine Wahl gibt es beim Triebwerk, der kleinste verfügbare Motor ist obligatorisch. Dass es ein Vierzylinder mit sparsam erscheinenden zwei Litern Hubraum ist (ein Triebwerk, das in vielen Export-Märkten nahezu ausschließlich verkauft wird), sollte nicht als Mangel verstanden werden. Mit seinen 300 Turbo-PS beschleunigt der Cayman in etwas über fünf Sekunden von 0 auf 100 km/h, die Spitze liegt bei 275 km/h. Bei allem Fokus aufs Aussehen bleibt die Style Edition doch ein Porsche.

DAS KANN ER NICHT

Über 70.000 Euro für einen Cayman, der tief in seinem Herzen ein Basismodell ist. Puh! Da fände sich mit etwas Geduld auch bereits ein sehr schöner gebrauchter, vom Alter her gar nicht mal so weit entfernter Elfer der Baureihe 997.

Dass Porsche darauf verzichtet hat, zum Ende der Baureihe ein Sondermodell mit dem brillanten Sechszylindermotor der GTS-Version zu schnüren, wird nur Wenige verwundern. Der 400 PS starke 4,0-Liter-Sechszylindersauger ist sowieso ein Fall für Fans. So ließe sich dem Cayman Style Edition höchstens vorwerfen, dass es nur zum Zweiliter-Vierzylinder reicht. Leistung hat er



718 Cayman Style Edition

Motor: wassergekühlter Boxermotor mit Turbo-Aufladung

Zylinder: 4

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

Hubraum: 1988 cm³

Leistung: 220 kW (300 PS) bei 6500/min

Drehmoment: 380 Nm bei 1950–4500/min

Verdichtung: 9,5 : 1

Gemischaufbereitung: Benzin-Direkteinspritzung

Kraftübertragung: Heckantrieb

Getriebe: Sechsganggetriebe

Karosserie: selbsttragend, vollverzinkt

Fahrwerk: Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeinachse (vorn u. hinten)

Bremsen: Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel (vorn u. hinten), innenbelüftete Scheibenbremsen 330 x 28 mm (vorn), 299 x 20 mm (hinten)

Radstand: 2475 mm

L x B x H: 4379 x 1801 x 1295 mm

Räder/Reifen: 8,5 J x 20 mit 235/35 ZR 20 (vorn), 10,5 J x 20 mit 265/35 ZR 20 (hinten)

Leergewicht (DIN): 1365 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1685 kg

Höchstgeschwindigkeit: 275 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: Schaltgetriebe 5,1 s

Tankinhalt: 54 l

Durchschnittsverbrauch (im Test auf 1100 km): 9,6 l/100 km SP

Basispreis: 71.799 Euro (Testwagenpreis: 81.808 Euro)



DER AUFGELADENE VIERZYLINDER MIT 2,0 LITERN HUBRAUM UND 300 PS IST BEIM CAYMAN STYLE EDITION GESETZT, EINE ALTERNATIVE ZUM BASIS-MOTOR GIBT ES NICHT.

genug, aber Klang und Turbo-Charakteristik kommen nicht an die frei atmenden und hoch drehenden Sechszylinder heran, die früher in der Mittelmotorbaureihe normal und heute ganz besonders sind.

Die Möglichkeit, zumindest zwischen Basis- und dem S-Motor mit 2,5 Litern Hubraum und 350 PS wählen zu können, hätten es geben sollen.

Der Innenraums des 718 ist stärker gealtert als das restliche Design. Ob das als Nachteil empfunden wird, ist ganz bestimmt Geschmacksache. Aber das ist der Kauf eines Cayman ja sowieso.

FAZIT

Wahrscheinlich wird sich Porsche auch bei der nächsten Generation des Cayman und Boxster die Nische einer Verbrenner-Variante offenhalten, aber die Regel werden batterieelektrische Modelle sein. Auch weil er einen aufgeladenen Vierzylindermotor in der Mitte trägt, schwingt beim Cayman Style Edition ein Hauch Nostalgie mit. Abgesehen vom emotionalen Wert ist er ein gut und stylisch gemachtes Sondermodell, das auch als Gebrauchter oder Youngtimer attraktiv sein dürfte. Wem der Look wichtiger ist als die Leistung, wird ihn mögen. Ein fahraktiver Sportwagen wie der 718 Cayman, egal mit welchem Motor, ist ein Wert an sich. ◀

Text: Jan-Henrik Muche Fotos: Roman Rätzke

**Was die Märkte bewegt.
 Und was das für
 Ihr Geld bedeutet.**

25 JAHRE
 €uro am Sonntag

**JUBILÄUMS-
 ANGEBOT**
**8 Ausgaben
 für 25 €**
~~39,20 €~~

Ihr Ausblick auf die
 neue Handelswoche.
+ Update am Samstag

Jetzt €uro am Sonntag
 entdecken
euro-am-sonntag.de/25jahre



FURKAPASS



LAND: SCHWEIZ

REGIONEN: KANTONE URI, WALLIS

HÖCHSTER PUNKT: 2429 M

ZIELPUNKTE: HOTEL BELVEDERE,
RHÔNE-GLETSCHER, „JAMES BOND“-STRASSE

Auf den Spuren James Bonds sind wir in der Schweiz unterwegs. Wir wollen sehen, wo einige der bekanntesten Szenen des Filmes Goldfinger spielten – ein Aston-Martin, ein Ford Mustang und ein Rolls-Royce waren damals dabei. Wir sind mit einigen Porsche angereist und stehen nun nahe des kleinen Ortes Gletsch. Dort teilt sich die Straße: Links geht es zum Grimselpass, geradeaus zum wohl berühmtesten Pass des Landes, dem Furkapass. Nach dem alten Bahnübergang beginnt die Straße sofort anzusteigen. In der ersten Linkskurve ist in der Ferne der Rhône-Gletscher zu sehen. Früher reichte sein Eispanzer bis ganz ins Tal hinunter, aber heute ist es schwierig, wenn nicht gar unmöglich, den Gletscher von der Straße aus zu sehen. Alles, was von einem der eindrucksvollsten Gletscher der Schweiz übriggeblieben ist, sind die grauen, von Eis glattgeschliffen Felswände.

Um den Gletscher aus der Nähe betrachten zu können, muss man einen der schönsten Routenabschnitte nehmen. Die Strecke steigt in einigen Kurven an, wechselt die Bergflanke und führt über drei Kilometer in einer herrlichen Abfolge von Kurven und Haarnadelkurven bis zum Parkplatz des alten Hotel Belvedere. Das in einer Haarnadelkurve erbaute Hotel und sein Parkplatz sind im Laufe der Jahre zu Stars in den sozialen Netzwerken geworden und sind ein Muss für einen Fotostopp. Das historische Hotel wurde 1882 erbaut und war anfangs nur eine spartanische Herberge, wurde aber im Laufe der Zeit mehrfach renoviert und erweitert. Nach dem Zweiten Weltkrieg verlor es allmählich an Beliebtheit, auch wegen des Abschmelzens des Gletschers.

1980 wurde es zum ersten Mal geschlossen, dann restauriert und in den Neunzigerjahren wiedereröffnet. 2015 schloss es seine Pforten erneut und steht seitdem leer und verlassen.

Filmfans kennen Hotel und Straße aus dem JamesBond-Film Goldfinger von 1964, in dem Sean Connery als Geheimagent 007 und sein Aston Martin DB5 den Rolls-Royce des Bösewichts Auric Goldfinger (Gerd Fröbe) auf einer damals zum Teil noch unbefestigten, staubigen Straße in einigem Abstand verfolgen. Jetzt ist die Straße vollständig asphaltiert und führt noch drei Kilometer weiter, bevor sie den Gipfel des Furkapasses auf 2.429 m erreicht. Während die westliche Seite der Straße ausreichend breit ist, ist die Abfahrt in Richtung Hospental manchmal sehr viel enger.

Auf dieser Seite des Berges bietet sich eine beeindruckende Landschaft bis hinunter ins Tal. Kurz vor der Talsohle, an einer Haarnadelkurve, erinnert ein Schild mit der Aufschrift „James-Bond-Straße“ an die Verfolgungsszene zwischen dem DB5 und dem weißen Ford Mustang Cabrio der schönen Tilly Masterson (Tania Mallet). Die Straße führt weiter durch das malerische Dorf Realp. Unmittelbar außerhalb des Dorfes taucht eine lange Gerade entlang der Bahnlinie auf, und hier nutzt Bond die ausgefallenen Extras seines Aston Martin, um die Reifen des Mustang aufzuschlitzen und die Verfolgungsjagd zu beenden. Während sich die Gerade und die Bahnlinie kaum verändert haben, wurde die berühmte Tankstelle aus dem Film 2014 geschlossen. Für unsere Porsche-Gruppe markieren die letzten Kilometer nach Hospental das Ende des Furkapasses und unserer Reise auf den Spuren des Doppel-Null-Agenten. ◀

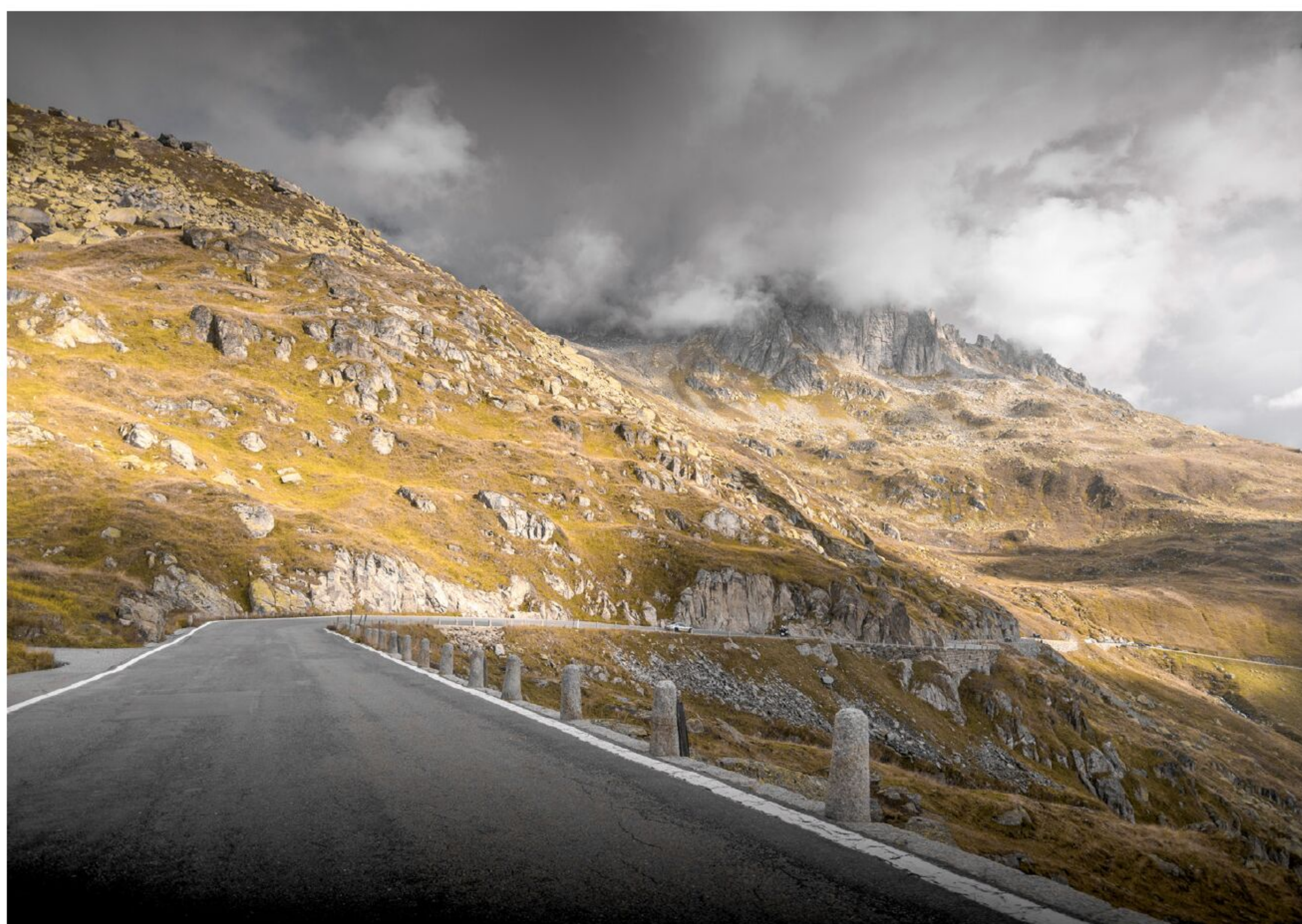
Text und Fotos: CurvesHunter/ Übersetzung: Jan-Henrik Muche





FURKAPASS





AUF DEM WEG HINAUF
ZUM RHÔNE-GLETSCHER LIEGT
IN EINER HAARNADELKURVE
DAS 1882 ERBAUTE HOTEL
BELVEDERE. OBWOHL SEIT
2015 GESCHLOSSEN, IST ES ALS
FOTOMOTIV EIN STAR IN DEN
SOZIALEN NETZWERKEN.

Tefal®

OptiGrill™ 4 in 1

INTELLIGENTER GRILL



Alles Griller
Alles Könner

NEU

KONTAKTGRILL, BBQ, OFEN
UND KOMPLETTE MAHLZEITEN
IN NUR EINEM INTELLIGENTEN GRILL.



www.tefal.de/optigrill • [#optigrill4in1](https://www.instagram.com/optigrill4in1)



Für Hassib Pektas (29) war das Projekt Carrera 3.0 die erste Restaurierung. Fertig ist er noch nicht: „Man geht abends schlafen, steht morgens auf und hat schon wieder eine neue Idee.“



RESTAURIERUNG – 911 CARRERA 3.0

SELFMADEMAN

Seinen Traumwagen fand Hassib Pektas gleich um die Ecke, in einem Garten in der Nachbarschaft – verlobt, bemoost und leicht angekokelt. Um die 1600 Stunden Arbeit stecken heute drin, Tuning und Leichtbau inklusive.



Ein Zufall spielte Hassib Pektas seinen Traumwagen in die Hände, eigentlich wollte er nur seine Freundin zum Reiten fahren. Den alten 911, der auf dem Weg dorthin nur ein paar Kilometer von seinem Zuhause entfernt stand, hatte er vorher noch nie bemerkt. „Der Wagen wirkte heruntergekommen, aber ich fand ihn trotzdem schön.“

Auf dem Weg zum Gartenzaun kam erst ein großer Hund, dann die Ehefrau des Besitzers auf ihn zu. Was er hier wollte? Mehr über den alten Porsche im Garten erfahren, sagte Pektas. Dann tauchte ihr Ehemann auf. „Ein groß gewachsener Mann mit Glatze und Zwirbelbart. Handwerker wie ich, nur konnte er aufgrund einer Krankheit nicht mehr arbeiten. Ich habe ihm dann erzählt, was ich mache und wo ich beschäftigt bin. Und dass ein alter Elfer schon immer mein Traum war.“ Ein Gespräch mit Folgen.

Pektas kommt aus Immekeppel, was nur Porsche-Fans und Zeitzeugen der Deutschen Rennsport-Meisterschaft sofort etwas sagen wird. Der kleine Ort, rund 20 Kilometer östlich von Köln gelegen, ist auch die Heimat von dp motorsport. „Ich bin dort immer mit dem

Fahrrad oder auf Inline-Skates an den Schaufenstern vorbeigefahren und habe mir die tollen Autos angeschaut.“

Er musste etwas Mut zusammennehmen, um sich nach einem Praktikum zu erkundigen. Pektas hatte Glück, bekam eine Stelle, lernte ein Jahr lang im Formenbau und machte anschließend eine Lehre als Karosserieinstandhaltungstechniker. Er blieb im Unternehmen und baut seitdem die Wagen bei dp motorsport auf. Zwölf Jahre ist er schon dabei, da kann der Job auch mal aufs Privatleben abfärben.

„Damals, vor drei Jahren am Gartenzaun, haben wir uns echt verquatscht. Nach einer Stunde fiel mir ein: Meine Freundin wartet ja noch im Auto.“ Die nahm es gelassen. Hassib Pektas fuhr sie zum Reiten und selbst gleich wieder zum Elfer zurück. Dann plauderten er und der Besitzer nochmal eine Stunde. „Aber eigentlich waren wir uns schon nach 30 Minuten so sympathisch, dass der Verkauf besiegelt war. Er hatte das Gefühl, sein Wagen würde in die richtigen Hände kommen.“

Den Umbau zum Turbolook und einige Kollateralschäden hatte der Carrera 3.0 von 1976 schon hinter sich. Vor langer Zeit war das Haus des Besitzers abgebrannt, die Hitze des Feuers



hatte den Lack des danebenstehenden Elfers zerstört. Was folgte war ein Umzug, der Porsche kam im Garten zum Stehen. Als Hassib Pektas den Wagen fand, stand der Carrera 3.0 schon zehn Jahre draußen, ohne Schutz vor Wind und Wetter.

„Es wirkte so, als wollte sich die Natur den Wagen zurückholen.“ Er diente längst der Tierwelt als Wohnraum. Das waren nicht nur Mäuse, sondern vor allem Eichhörnchen: „Ich habe etwa fünf Kilo Nussschalen aus dem Wagen geholt.“

Die Witterung hatte den Lack weiter abblättern lassen, der Motor war ölfeucht. Aber die Grundsubstanz war deutlich besser als gedacht. „Fast schon das Gegenteil von dem, was die Karosserie auf den ersten Eindruck hin vermittelte.“ Der Unterboden präsentierte sich tatsächlich gut. Auch sonst traten bei dem Wiederaufbau keine weiteren unangenehmen Überraschungen zu Tage. Die Qualität des vorherigen Umbaus sagte ihm nicht zu. „Ich habe das Auto komplett gestrippt und die Karosserie entlackt.“

Teile für den Umbau nach eigenem Gusto baute er sich natürlich selbst. Kotflügel vorne, Fronthaube, Heckklappe mit Flügel und

hintere Verbreiterungen mussten Neuteilen weichen. „Ich habe im Prinzip den Carrera 3.0 RS nachempfunden, der Heckflügel ist länger als beim Dreiliter-Turbo.“

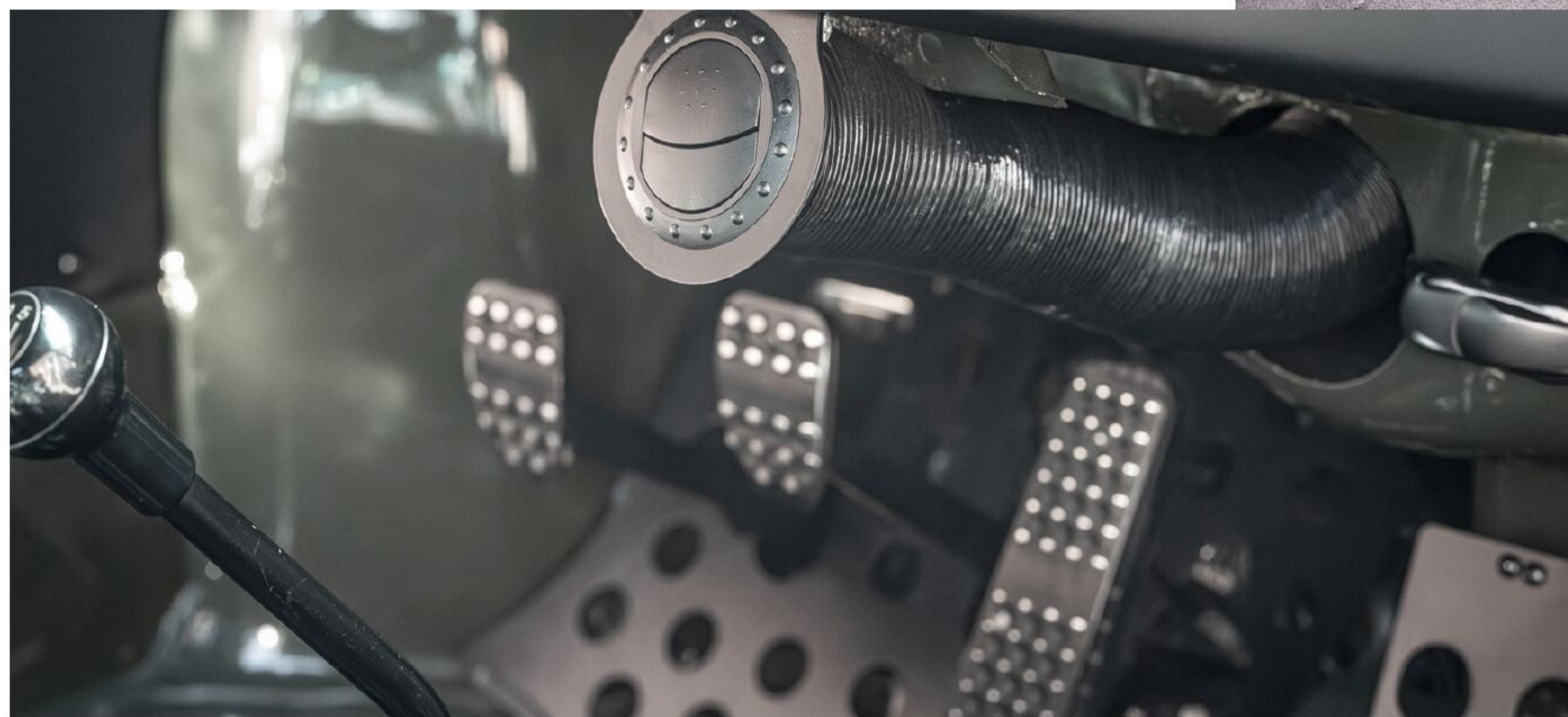
OPTIK SCHLECHT, SUBSTANZ GUT

Hassib Pektas mag den Look der IROC-Elfer aus den Siebzigern, ein Rückbau auf Originalspezifikation des 911 Carrera 3.0 war nie ein Thema: „Ich habe zwar kurz darüber nachgedacht, aber ich wollte mir meinen eigenen Traum-Elfer bauen. Wäre es ein komplett originales Fahrzeug gewesen, wäre ich die Sache aber sicher anders angegangen.“ Auch einen F-Modell-Klon zu bauen, stand kurzzeitig im Raum: „Dafür hatte ich sogar schon eine Heckstoßstange laminiert. Aber davon habe ich in den vergangenen Jahren bestimmt um die 50 Stück gebaut, das war mir dann doch zu normal. Außerdem ist auch das G-Modell ein wunderschönes Auto.“

Front- und Heckstoßstange seines Carrera 3.0 sind ebenfalls an die RS-Version angelehnt und stammen aus dem offiziellen dp-Programm. Hassib Pektas achtete dabei auch auf Details: „Die Front habe ich aus GFK gefertigt, die Heckstoßstange dagegen aus Kohlefaser.“

„DER WAGEN WIRKTE
HERUNTERGEKOMMEN, ABER
ICH FAND IHN TROTZDEM
SCHÖN. EIN ALTER ELFER WAR
SCHON IMMER MEIN TRAUM.“





„IN EINEM JAHR HABE ICH DEN UMBAU DURCHGEZOGEN, 1600 STUNDEN KAMEN ZUSAMMEN. DA MUSSTE ICH MICH SCHON MOTIVIEREN, FAST JEDEN TAG AN DEM WAGEN ZU ARBEITEN.“

Der 911 sei hecklastig, dadurch habe er an dieser kritischen Stelle etwa drei Kilogramm gespart. Den Heckflügel fertigte er dagegen aus GFK. „Ich wollte den Wagen schon leicht machen, aber ich wollte es auch nicht auf die Spitze treiben.“ Glasfaserverstärkter Kunststoff sei in dem Fall die stabilere und langlebigere Lösung.

EIGENBAU-HECKFLÜGEL AUS GFK

Im Innenraum tauschte Hassib Pektas das Armaturenbrett aus Blech gegen ein leichtes GFK-Exemplar aus, verzichtete auf die serienmäßigen Lüftungsdüsen und bezog es mit Alcantara. Auch die Knieleiste ist aus Glasfaser und wurde mit Leder verkleidet. In der Mitte unter dem Armaturenbrett schaut ein verstellbares Frischluftrohr heraus Richtung Innenraum. Es wird über den Windlauf unterhalb der Frontscheibe versorgt, unterstützt von einem Lüftermotor aus dem Carre-

ra 3.2. Die Heizung ist nicht mehr vorhanden, die Frontscheibe wird durch einen Keramiklüfter beschlagfrei gehalten, um auch den TÜV-Vorschriften zu genügen. „Das ist eine besonders leichte Lösung und ich verzichte auf alle Spielereien, die in so einem Auto nichts zu suchen haben. Es wird sowieso nur im Sommer und bei gutem Wetter gefahren“, sagt Hassib Pektas.

Die Verglasung blieb original, einschließlich der Ausstellfenster des Carrera 3.0. „Da könnte man in Zukunft natürlich noch etwas Gewicht einsparen.“ Etwas Luxus gönnte er sich bei den Türtafeln: Hier ergänzte er die mit Leder bezogenen GFK-Exemplare des RS mit den Taschen des 911 R. Die „Recaro-Pole-Position“-Sitze, die der Wagen bereits beim Kauf mitbrachte, überarbeitete er nur. Sogar das Sitzleder an den Wangen konnte er retten. In der Mitte sind sie nun mit Alcantara bezogen. „So haben die Sitze etwas Patina und mehr Charme.“



Technische Daten

911 Carrera 3.0 (Restaurierung Hassib Pektas)

Motor: luftgekühlter Boxermotor

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 95,0 x 70,4 mm

Hubraum: 2994 cm³

Leistung: 162 kW (220 PS) bei 6100 U/min

Drehmoment: 268 Nm bei 4300 U/min

Verdichtung: 9,8 : 1

Gemischaufbereitung: K-Jetronic

Kraftübertragung: Heckantrieb

Getriebe: Fünfganggetriebe

Karosserie: selbsttragend

Fahrwerk: Einzelradaufhängung rundum, vorne Dämpferbein mit Querlenkern und Drehstab in Längsrichtung, hinten Schräglenker mit quer liegenden Drehstäben

Bremsen: Zweikolben-Bremssättel vorn und hinten, innenbelüftete Scheibenbremsen mit Durchmesser 282,5 x 20 mm (vorn), 290 x 20mm (hinten)

Radstand: 2272 mm

Spur: 1432 mm vorne, 1495 mm hinten

L x B x H: 4291x 1775 x 1290 mm

Räder/Reifen: 8 J x 16 mit 225/50 ZR 16 (vorn); 9,5 J x 20 mit 245/45 ZR 16 (hinten)

Leergewicht (DIN): 1050 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1395 kg

Höchstgeschwindigkeit: 238 km/h

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

Tankinhalt: 80 l



Mildes Tuning: Die Motorrevision in Eigenarbeit war eine Premiere. Nach leichten Modifikationen leistet der Dreiliter-Sechszylinder heute 220 PS bei 6100/min.

Radio, Dämmmatten und Rücksitze flogen dafür raus, stattdessen wurde ein Überrollbügel montiert. „Den habe ich noch verbaut, um mehr Sicherheit zu haben. Ich bin mit dem Wagen manchmal auf Track-Days unterwegs.“ Nur auf den Unterbodenschutz wollte der 29-Jährige nicht verzichten, um das Blech besser vor Steinschlag zu schützen. Vor Montage des Überrollbügels stellte Hassib Pektas den Wagen mit leerem Tank auf die Waage und kam auf 970 Kilogramm Gewicht. Vollgetankt sollten es nun 1050 Kilogramm sein.

Die Auswahl der Lackfarbe zog sich einige Zeit hin. „Ich habe eigentlich keine Lieblingsfarbe und dem 911 stehen einfach sehr viele Farben gut. Porsche macht es einem da nicht leicht.“ Um die Entscheidung zu erleichtern, ließ sich er sich viele verschiedene Muster spritzen. „Dann braucht man trotzdem noch die Fantasie, wie das auf dem fertigen Wagen aussieht.“

Hassib Pektas schwankte bei der Entscheidung: Erst sollte der Wagen sehr hell werden, dann sehr dunkel. Schließlich sah er einen neueren 911 in einer schwarz-olivgrünen Lackierung. „Da dachte ich mir, das könnte gut aussehen. Er färbte am Computer ein Bild sei-

nes 911 in der passenden Farbe ein, der Lackierer legte ihm drei Nuancen vor: „Fünf Wochen dauerte es, bis ich mich für eine entscheiden konnte.“ Wenn es bewölkt ist, hat sie einen etwas schlammigen Touch, kommt die Sonne heraus, wirkt sie deutlich heller.

LEICHTBAU DURCH WEGLASSEN

„In nur einem Jahr habe ich den Umbau durchgezogen. 1600 Stunden kamen zusammen. „Da musste ich mich schon motivieren, fast jeden Tag an dem Wagen zu arbeiten“, sagt der Selfmademan. „Die größte Herausforderung war, das Ziel konsequent im Blick zu behalten. Ich habe den Wagen praktisch alleine aufgebaut.“ Auch den Motor nahm er sich selber vor, es war die erste Überholung, die er in Eigenarbeit anging. „Das war ein großer Lerneffekt für mich.“ Und natürlich war das Ganze auch dem begrenzten Budget geschuldet. „Die Maschine behielt den originalen Hubraum, bekam aber Ventile und Nockenwellen vom 964. Fächerkrümmer und Auspuff kommen von Friedrich Motorsport.“

Hinter dem Ausschnitt der vorderen Stoßstange fehlt noch ein Ölkühler. Ein Lamellenölkühler hinter dem rechten Kotflügel, der die

beim Carrera verbaute Ölleitungsschlange ersetzt und für einen besseren Temperaturhaushalt sorgt, reicht dem sanft in der Leistung gesteigerten Dreiliter-Sechszylinder aus. Anstatt der serienmäßigen 200 PS leistet das Carrera-Triebwerk heute 220 PS bei 6100/min.

Das Fahrwerk mit Koni-Dämpfern und Fuchs-Felgen im Format 8 J x 16 mit Reifen im Format 225/50 R16 an der Vorder- und Räder und Reifen der Größe 9,5 J x 16 und 245/45 R16 an der Hinterachse blieb nah am Original. Zwei Jahre sind seit dem Abschluss der Restaurierung vergangen. Was steht noch aus? „Ich muss das Getriebe noch überholen, die Synchronringe im zweiten und dritten Gang sind verschlissen. Aber dabei will ich einem Experten über die Schulter schauen, um weiter zu lernen.“ Fertig sei der Wagen nicht: „Das ist ein laufendes Projekt. Man geht abends schlafen, steht morgens auf und hat schon wieder eine neue Idee, an Details zu arbeiten.“ Die Gartenarbeit nimmt kein Ende. ◀

Text und Fotos: Tobias Kindermann



Raue Wirklichkeit: Nach vielen Jahren im Garten war der Lack ab. Vor dem Umbau in den 3.0-RS-Look mussten Farbe und Karosserieteile runter.



Gold und Schiefer

Platinum by Lauensteiner®

Süß. Süßer. Die Lauensteiner Auslese Gold & Schiefer.

Eine bunte Auswahl der filigranen Confiserie-Kunst aus Oberfranken.

Die Auslese Gold und Schiefer, deren Verpackung in Kooperation mit dem Papierhersteller

Fedrigoni gestaltet wurde, zeigt einen

Querschnitt des Lauensteiner

Könnens und enthält 850g Naschvergnügen pur - Pralinen, Trüffel und Schokoladen in stolzen 33 Sorten.

Neben neueren Kreationen, dürfen da natürlich auch Klassiker, wie der Marc de Champagne-Trüffel, das Pariser Edelmarzipanröllchen oder das Nougat Törtchen nicht fehlen.

www.lauensteiner.de



Art.-Nr. 0118 870g
33-fach sortiert 74,95 €



MOT
INGENIOUS
CUBES

CHEFS & BUTCHERS

HELICOIL Plus
made by BOLLHOFF
BBS
SANDTLE
H&R
REVELATION
MOTORCYCL
AVENOL
THE COIL Plus
RS TUNING
H&R
GOODYEAR
EAGLE

Bello
54
MAMPE
Della Schiavone
V
Bello
Hella Schiavone



SPORT-SCHAU – DP MOTORSPORT

PLASTIC FANTASTIC

Ekkehard Zimmermann war nicht mehr glücklich bei Ford. Das, was ihm dort als Designer die Tür geöffnet hatte, half ihm 1973 eine eigene Firma zu gründen.

Jetzt ist dp.motorsport 50 Jahre alt geworden.



Auch der Motor in Ekkehard Zimmermanns Privatauto ist frisiert. Aus 3,5 Litern Hubraum holt das Triebwerk dank mechanischer Einspritzanlage, Einzeldrosselklappen, Doppelzündanlage und 911-RSR-Nockenwellen 374 PS.

Das war meine Eintrittskarte für den neuen Job in Köln“, erinnert sich Ekkehard Zimmermann (83): „Dingo“ hatte er 1962 seinen Sportwagenentwurf auf Basis eines verkürzten Käfer-Fahrgestells genannt. Das Design kam von ihm, die Karosserie baute er eigenhändig aus GFK. Wer hätte gedacht, dass seine Kreationen mal im Rennsport reüssieren würden?

Eigentlich war es nur ein Hobby, das Zimmermann nach seiner Ausbildung als Modellbauer Ende der Fünfzigerjahre in Peine begonnen hatte. 1961 zog seine Mutter nach Bensberg um, Köln lag nicht weit entfernt. 1964 fuhr Ekkehard Zimmermann mit seinem Dingo zu Ford und bewarb sich als Designer – mit Erfolg! „Ein Hochschulstudium hatte ich nicht, doch der Wagen überzeugte. Die haben sich den Dingo ganz genau angeschaut.“ Erst

arbeite er im Modellbau, dann wurde er Designer und zeichnete nur noch.

Neuneinhalb Jahre blieb er bei Ford, doch immer mehr fühlte er sich in dem großen Unternehmen eingeeengt. Zu viele Ideen verließen das Stadium der Zeichnung nicht, auch wenn er bei der Präsentation einer fertigen „Studie 2“ auf einem Käfer-Chassis bei einem Besuch von Henry Ford II. viel Lob bekam. „Es ging mir nicht darum, mich selber darzustellen. Es war so viel Energie da, ich war der Meinung, man könnte vieles besser machen.“ Wenn man ein eigenes Auto entwirft und baut, bewege man viel mehr, als nur an einem Auftrag zu sitzen und zu „malen“, wie er sagt.

„Mein ganzes Leben lang ist Porsche immer an erster Stelle gewesen, wenn es darum ging, etwas mit vier Rädern zu machen. Porsche lässt sich ja mit einer normalen Automobilfirma ja gar nicht vergleichen“, sagt er.

„ES GING MIR NICHT DARUM, MICH DARZUSTELLEN. ES WAR SO VIEL ENERGIE DA, ICH WAR DER MEINUNG, MAN KÖNNT VIELES BESSER MACHEN.“

Ekkehard Zimmermann

Schon bei Ford hatte er in seiner Freizeit begonnen, Porsche-Teile zu entwerfen und auch zu bauen.

Mit dp motorsport, das dp stand für „Design Plastic“ fing er 1973 ganz klein an, in einer Doppelgarage in Bergisch-Gladbach. Der klassische Ort für ein Start-Up! Die Arbeit mit GFK und Kevlar war eine logische Wahl. „Diese Materialien sind einfacher als Blech zu verarbeiten und ermöglichen mehr Freiheiten in der Gestaltung.“

Zimmermann baute zunächst etwa 30 Karosserien für Formel-V- und Super-V-Rennwagen der Firma Motul, modifizierte Front und Heck eines Porsche 911, was auch das Interesse der Gebrüder Kremer weckte, die in Köln eine Porsche-Werkstatt betrieben und sich im Rennsport engagierten.

Zunächst setzte er kleinere Arbeiten für Kremer um, schließlich begann die Entwicklung und Fertigung von Karosserien und Teilen für deren Rennwagen, die in Bergisch-Gladbach auch montiert wurden. Kremer war der einzige private Rennstall, der damals umfangreiche Eigenentwicklungen auf 935-Basis baute. 935 K1 und 935 K2 blieben noch Einzelstücke, der K3 wurde mit 17 Fahrzeugen die erfolgreichste Version. Der 935 K4 erhielt



Familiensache: Patrick (l.) und Vater Ekkehard Zimmermann

Geht auch praktisch: In den Neunzigerjahren entstand der Sportkombi dp Cargo auf Basis der Transaxle-Typen 924 und 944.





Schwarzweiß und in Farbe: Der von Ekkehard Zimmermann selbst entworfene und gebaute Dingo stand am Anfang dessen Karriere als Auto-Designer. Den populären 935-Look (o.) gab es bei dp Motorsport auch für Straßenautos zu kaufen.



**„MEIN GANZES LEBEN LANG IST
PORSCHE IMMER AN ERSTER
STELLE GEWESEN, WENN ES
DARUM GING, ETWAS MIT VIER
RÄDERN ZU MACHEN.“**

einen eigens entwickelten Gitterrohrrahmen aus Aluminium, weil Wagen der Konkurrenz inzwischen leichter geworden waren. Von ihm entstanden zwei Exemplare.

Den größten Erfolg eines 935 erlebte Ekkehard Zimmermann nur aus der Ferne mit: Im Juni 1979 gewann der 935 K3 des Kremer-Rennstalls das 24-Stunden-Rennen von Le Mans. Es sollte der einzige Gesamtsieg eines 911 in der Geschichte dieses Langstreckenrennens bleiben. „Wir waren zu Hause in der Werkstatt, denn wir hatten damals unglaublich viel zu tun.“ Doch dann ließ man die Arbeit liegen und ging in eine Wirtschaft zum Feiern.

Als Porsche den 956 auf die Rennstrecke brachte, war die Zeit der Produktionsrennwa-

gen vorbei. 1983 endete die Zusammenarbeit mit Kremer, dp motorsport begann verstärkt, Fahrzeuge wie den 935 dp II für die Straße zu fertigen – viele Porsche-Fans schätzten den Rennlook dieser Fahrzeuge, den Porsche selber so nie anbot. Die kleine Firma dp motorsport war sogar als Auto-Hersteller beim Kraftfahrt-Bundesamt eingetragen. Um TÜV-Zulassungen zu erhalten, führte Ekkehard Zimmermann auf der Nordschleife umfangreiche Testfahrten mit den Prüfern durch. „Ich kann mich nicht erinnern, dass ein anderer Kleinserienhersteller das zu jener Zeit getan hat.“

2002 trat sein jüngerer Sohn Patrick in die Firma ein, um sie Schritt für Schritt zu übernehmen. Der ältere Sohn Holger hat heute

eine Firma in der Nähe des Nürburgrings, in der er Karosserieteile für Rennteams fertigt, davon viel für Porsche-Kunden. Es bleibt eine große Familie.

In dem Firmengebäude in Immekeppel hat Patrick Zimmermann vieles so gelassen, wie es sein Vater aufgebaut hat. Werkhallen und Produktionsstätten atmen noch den Geist der Achtzigerjahre. An der Wand hängen Hauben und andere Karosserieteile neben originalen Rennplakate, die an die Zeiten von dp motorsport auf den Rennstrecken erinnern. „Mir geht es darum, dies alles zu bewahren und weiterzuführen“, sagt Patrick Zimmermann.

Immer noch fertigt dp motorsport Sonderkarosserien und leichte Clubsportfahrzeuge, baut Backdate-Porsche nach Kundenwunsch, restauriert und repariert Porsches. Einen großen Bereich nimmt weiter die Fertigung von Teilen an, von denen viele auch in den Export gehen.

Also alles 911? Nein, bereits Mitte der Siebzigerjahre baute Ekkehard Zimmermann eine offene Variante des Ferrari 308, in den Neunzigern folgte einer der schönsten Entwürfe: der Umbau des 944 zum 944 dp Cargo, eines Shooting Brake auf Transaxle-Basis.

Einen Tag nach dem Fest zum 50-jährigen Bestehen an einem Samstag wurde es am Sonntag wieder privat: Ekkehard Zimmermann feierte am 3. September seinen 83. Geburtstag. ◀

Text und Fotos: Tobias Kindermann



Die Mischung macht's: 911 RS 3.5 Red Evolution von heute auf dem Parkplatz, alte Fronthaube aus der DRM-Zeit an der Wand der Firmenhalle.



playmobil®

Der erste Straßensportwagen mit Front- und Heckspoiler ist ein wahres Sammlerstück für alle Autoliebhaber.

PORSCHE

Carrera RS



70923
Porsche 911 Carrera RS 2.7

TUNING – KAMM 912C

KLEINE FREUDEN

Ein reduzierter Restomod auf 912-Basis, da ist vor Miklós Kázmér noch niemand drauf gekommen. Nicht Hubraum, Höchstleistung und dramatisches Auftreten stehen im Mittelpunkt, sondern Leichtbau, Drehzahl und Handling. Weniger ist mehr.





XYY 344F

BB

Es fällt schwer, diesen Motorsound zu beschreiben. Ich höre mir gerade meine Aufnahme davon an, und das habe ich schon viele Male getan, während ich darüber nachdachte. Bezeichnend ist, dass ich eine Gänsehaut bekomme, wenn ich ihn höre. Der luftgekühlte 2,0-Liter-Motor des 912 begeistert schon bei niedrigen Drehzahlen mit einem unaufdringlich sonoren Ansaugeräusch, das mit steigender Drehzahl von einem tiefen, satten Lied der Mechanik abgelöst und schließlich von einer schmetternden Auspuffresonanz überlagert wird. Das klingt sogar über den Lautsprecher meines Telefons mitreißend und hört sich in der Realität natürlich noch viel besser an. Die Melodie hat auch den Hauch eines klassischen Motorrads, und da es sich um einen Vierzylinder-Boxer handelt, ist der Klang ganz anders als bei einem Sechszylinder. Und das meine ich im positiven Sinne.

MOTORSOUND WIE MELODIE

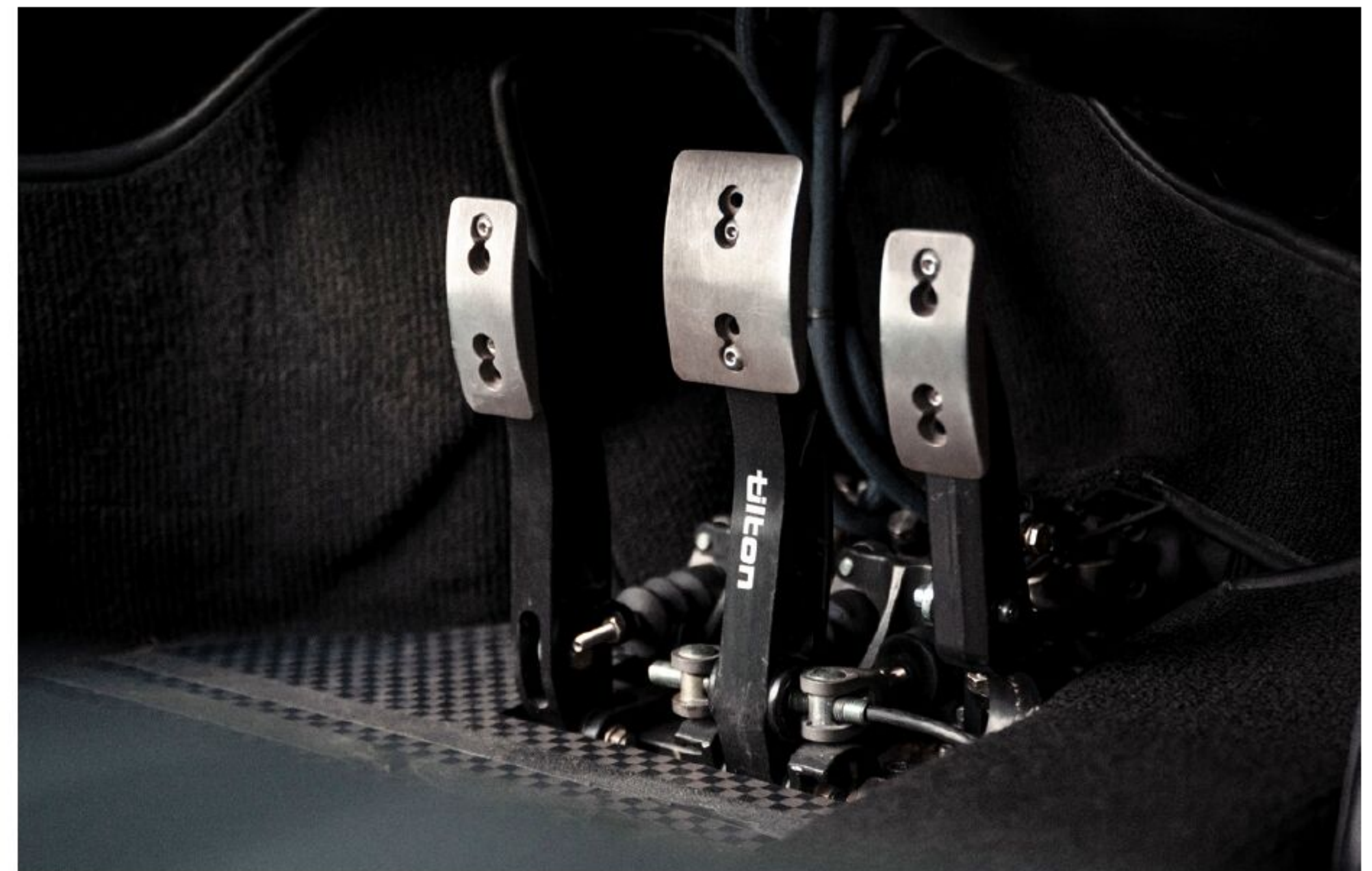
Der 912 wurde im Vergleich zum 911 schon immer etwas anders betrachtet. Vielleicht liegt es am vermeintlichen Ruf einer Sparversion und der Tatsache, dass hinten im Vergleich zum 911 nur vier Zylinder arbeiten. Allerdings hat diese Einfachheit dem 912 nicht geschadet, denn zu Lebzeiten verkaufte er sich deutlich besser als der zwar stärkere, aber vor allem auch teurere 911.

Ich kann nicht leugnen, dass ich den 912 selbst ein wenig übersehen habe. Nachdem ich unzählige Elfer gefahren bin, habe ich mich erst vor einem halben Jahr zum ersten Mal hinter das Steuer eines 912 gesetzt.



Leichtbau statt Lack: Der 912c trägt seine gewichtsreduzierten Bauteile (o.) aus Kohlefasermaterial demonstrativ zur Schau. Das Cockpit bleibt klassisch.





Drehzahl und Glanz: Der rote Bereich beginnt jenseits der 8000/min-Marke. Originaler Chrom um die Fenster, nagelneue Pedalerie von Tilton

DER KAMM 912C WILL KEIN VERKLÄRTER NACHBAU SEIN,
ES GIBT KEINE AUSGESTELLTEN RADHÄUSER ODER ZUSÄTZLICHE FLÜGEL,
DIESES AUTO BLEIBT DER URSPRÜNGLICHEN FORM TREU.





Diese erste Fahrt war eine Offenbarung, denn es handelte sich um ein schönes Exemplar mit einigen kleinen Verbesserungen. Keine großen Umbauten, nur einige durchdachte fachmännische Modifikationen, um die Laufruhe und das Ansprechverhalten zu optimieren, während alles andere so ziemlich im Originalzustand blieb. Er fuhr sich wunderbar und fühlte sich schnell, präzise und überzeugend an. Um bei einem 911 das gleiche Fahrgefühl zu erleben, müsste man deutlich schneller unterwegs sein.

Dieser 912 ist ähnlich und trotzdem anders. Gebaut wird er in der KAMM Manufaktur in Budapest und ist die Verwirklichung von Miklós Kázmérs Vorstellung seines perfekten Autos. Ihm gefielen schon immer die Schlichtheit des Modells 912 und sein überzeugendes Fahrverhalten – die Idee zum 912c war geboren.

Maßgeschneiderte Teile und die Arbeit von Spezialisten gehören zum Konzept. So wird der Motor von den Schweizer Experten für luftgekühlte Motoren, der Firma JPS Aircooled, beigesteuert. Aufhängungsteile liefert der niederländische Hersteller TracTive.

MANUFAKTUR AUS BUDAPEST

Es ist ein Restomod, aber nicht so, wie es derzeit üblich ist. Anderswo entstehen alte Lieblinge neu auf eine Art, als ob eine KI sie durch Filter geschickt hätte, um sie zu perfektionieren, aufzupumpen und irgendwie zu verschönern.

Der KAMM 912c will kein verklärter Nachbau sein, es gibt keine ausgestellten Radhäuser oder zusätzliche Flügel, dieses Auto bleibt der ursprünglichen Form treu. Der clevere Trick ist, dass der 912c bei einem Autotreffen von allen außer den Eingeweihten zweifellos übersehen werden könnte. Aber auch in der Boxengasse einer klassischen Rennserie oder an der Startlinie zu einem Bergrennen oder Zeitfahren wäre er aufgrund seines authentischen Aussehens genauso gut aufgehoben.

Zum Leidwesen Kázmérs weist der Prototyp sichtbares Kohlefasermaterial auf der Kotflügeloberseite und hinter den Vorderrädern auf. Auch die Linierung auf der Motorhaube und an den Türen enthält Andeutungen dieses Werkstoffs und ist als Demonstration dafür ge-

dacht, was möglich ist. Kázmér wäre es lieber, wenn sie mit überlackiert wären, aber dieses Auto ist ein Marketinginstrument, ein Prototyp und ein Prüfstand für den harten Einsatz.

Bis auf das Dach und die hinteren Kotflügel besteht die Karosserie aus Kohlefaser. Als Ergebnis dieser unermüdlichen Bemühungen um Gewichtsreduzierung bringt der 912c nur 750 kg auf die Waage. Noch bemerkenswerter ist, dass es sich hier um das fahrfertige Gewicht einschließlich einer elektrischen Klimaanlage handelt. Auf Wunsch wäre noch eine weitere Gewichtseinsparung möglich, was aber nicht unbedingt jeden Geschmack trifft.

Vor allem in seiner jetzigen Form sieht er perfekt aus, und er fühlt sich auch so an. In Anbetracht seines geringen Gewichts vermittelt er einen so soliden Eindruck, dass die Zahlenangabe nicht zu stimmen scheint.

Das zeigt sich nicht nur beim Schließen der Türen, sondern auch bei den Bedienelementen, der sauberen Verarbeitung im Innenraum, die Art und Weise, wie die hoch bauenden Schalensitze den Fahrer aufnehmen und den mächtigen Gurten, die ihn fest im Sitz halten. Man hat nie das Gefühl, dass beim Streben nach Gewichtsreduzierung Kompromisse eingegangen wurden. Stattdessen wirkt alles so, als folge alles einem bestimmten Zweck.

Die Türgriffe sind einfache Bänder, die Türscheiben – alle Scheiben bis auf die Windschutzscheibe bestehen aus leichtem Plexiglas – lassen sich nach unten schieben und über einen Drehknopf fixieren. Die Ausstellfenster blieben erhalten und auch seinen originalen Chromschmuck darf der 912c weiterhin tragen. KAMMs Vorgehensweise besteht darin, das zu respektieren, was historisch korrekt ist und damit zu dem authentischen Gefühl beiträgt, das sich durch die gesamte Konstruktion zieht.

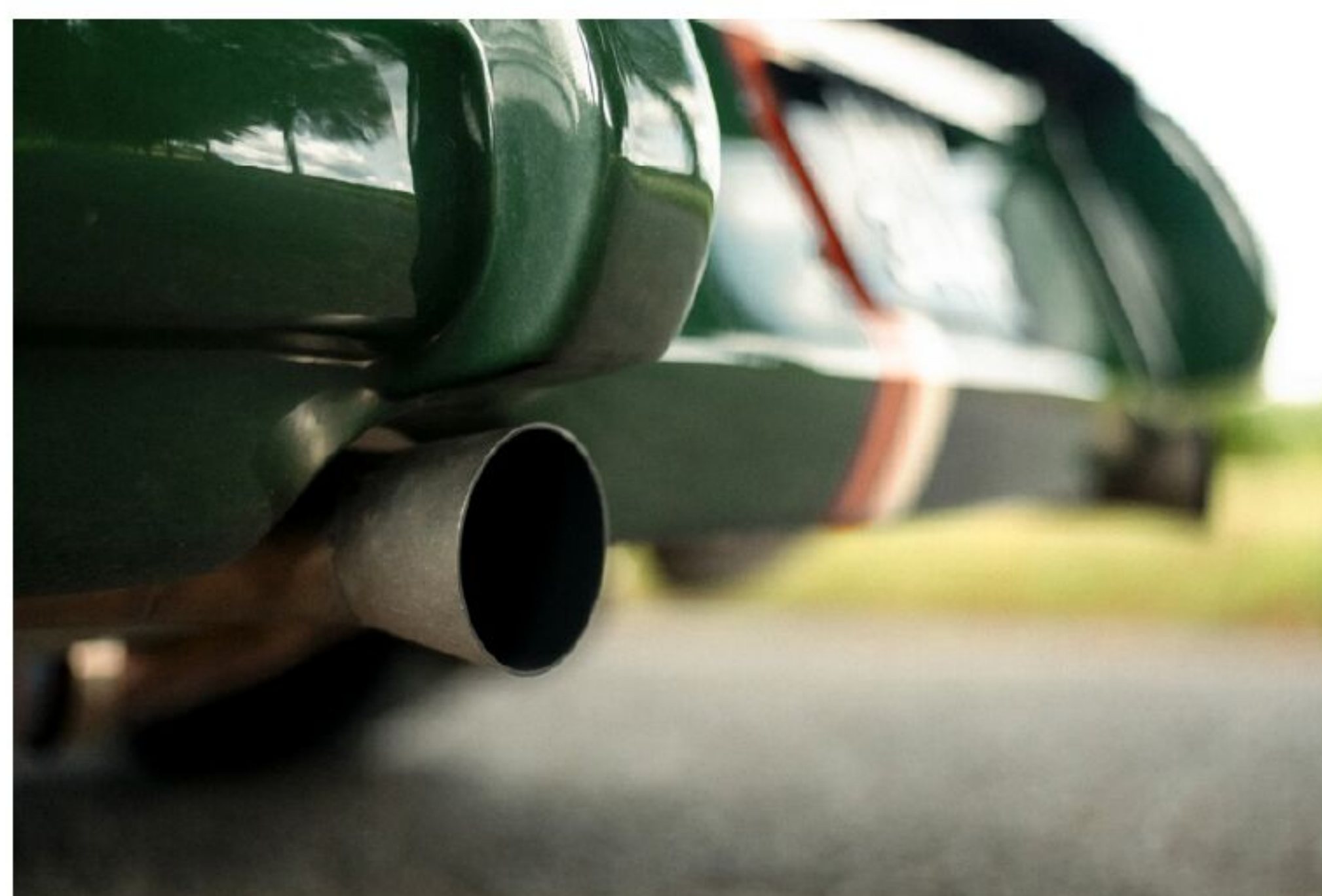
LEERGEWICHT VON 750 KILOGRAMM

Er ist also kein Restomod in dem Sinne, dass er eine moderne Interpretation des Autos ist, auf dem er basiert. Der 912c bleibt nah am Original, wenn auch verbessert durch moderne Techniken und, wo es vorteilhaft ist, durch moderne Materialien. So gibt es keine neuen LED-Scheinwerfer mit klaren Gläsern, denn die würden mit der Originalität der Scheinwerfer kollidieren.

Vor dem Fahrer präsentiert sich ein Armaturenbrett mit fünf Instrumenten (anfangs gab es den 912 nur mit drei Uhren) und ein Momo-Prototipo-Lenkrad. Der Schalthebel sitzt weiter hinten zwischen den Sitzen, weil Kázmér seine Position im Serienzustand nicht gefiel. Über ihn wird ein 5-Gang-Getriebe mit einem Seriengehäuse geschaltet.

Mehr Hubraum, mehr Leistung: Der von JPS überarbeitete Typ 616-Vierzylinder holt heute aus 2,0 Litern Hubraum 170 PS. Einspritzung statt Vergaser.





Wenn ich wählen könnte, würde ich mir einen Balsaholz-Schaltknauf für etwas 917-Flair und einen Teppich vor den Pedalen wünschen. Ich würde die Leute bei KAMM auch noch um eine Fußstütze links neben der Kupplung bitten. Aber bei veranschlagten Kosten von 360.000 Euro sollte das drin sein.

Wenn man die Motorabdeckung öffnet, kommt ein Typ 616 zum Vorschein, der dann allerdings doch weit vom Original entfernt ist. Der Hubraum wurde von 1,6 auf 2,0 Liter (2.054 cm³) vergrößert, und JPS hat ihn komplett neu aufgebaut mit verbesserten Komponenten, von denen viele dem Auge verborgen bleiben. Die Teile aber, die man sehen kann, wie etwa das Gebläsegehäuse aus Karbon, in dem ein Lüfterrad aus dem gleichen Werkstoff arbeitet, haben eine tolle Optik. Es ist viel Platz im Motorraum, und die vier Zylinder sitzen so weit vorne im Chassis, dass es kein Wunder ist, dass Kenner den 912 dank der besseren Gewichtsverteilung für seine gelungene Balance schätzen.

Der kompakte, leistungsstarke Motor war ursprünglich mit Vergasern bestückt, aber bei dieser Version wurde eine Kraftstoffeinspritzung verwendet, da diese alltagstauglicher und einfacher zu warten ist. Die Leistung beträgt 170 PS, das Drehmoment 304 Nm, die Drehzahlgrenze liegt bei 8500/min.

Auch wenn man recht früh hochschaltet, fühlt sich der 912c trotzdem schnell an. Falls Sie jemals einen Beweis dafür gebraucht haben, dass das Gewicht der größte Feind der Fahrleistungen ist, dann ist es überzeugend, wie vehement der 912c mit 170 PS lossprintet. Der Vortrieb des Motors bei niedrigen Drehzahlen ist fast so überraschend

wie seine Leistung am anderen Ende der Drehzahlmesserskala. Und damit nicht genug: Mit einem Schalter rechts neben dem Lenkrad kann ein anderes Kennfeld gewählt und die Leistung auf 190 PS erhöht werden, was eigentlich unnötig ist, aber auch nicht verschmäht wird.

KENNFELD AUF KNOPFDRUCK FÜR 190 PS

Aber egal welchen Modus man wählt, er schiebt immer mit Nachdruck vorwärts, während die Bremsen – 964-Bauteile vorne, Brembo hinten – den 912c mühelos im Zaum halten. Das Bremspedal ist perfekt platziert, um das Herunterschalten mit der Spitze-Hacke-Technik zu erleichtern. Alles zusammen bereitet einen schier grenzenlosen Fahrspaß.

Einen wichtigen Beitrag dazu leistet das Fahrwerk, das nicht nur mit einer guten Balance, sondern auch mit viel Grip und Traktion gesegnet ist. Die direkte Lenkung gibt eine gute Rückmeldung über den Straßenbelag unter den leichten, dreiteiligen Rädern und den griffigen Yokohama ADo8RS-Reifen und schafft so zusätzliches Vertrauen.

In Summe ist der 912c eine betörende Mischung aus einem charaktvollen, kräftigen Motor, der nur wenig Gewicht bewegen muss, und einem gut abgestimmten Fahrwerk, dem semiaktiven TracTive-System mit fünf Einstellmöglichkeiten. Wenn Sie das Autofahren lieben, werden Sie den KAMM 912c lieben. Er ist die Antithese zu modernen Hochleistungsautos und folgt damit der Richtung, die auch einige andere Restomods vorgeben. Und er klingt einfach toll. ◀

Text: Kyle Fortune / Übersetzung: Manfred Kolb · Fotos: Rich Pearce

„JEDE UHR HAT IHRE EIGENE GESCHICHTE“



Dr. Wolfgang Porsche fährt gerne Auto – er ist aber auch Uhrenliebhaber und passionierter Sammler.

Herr Dr. Porsche, in einer der letzten Ausgaben des Christophorus haben Sie auf die Frage, welche Dinge Ihnen großes Glück bereiten, geantwortet: „Meine Uhren aufziehen“. Diese Antwort hat mich überrascht.

Natürlich fahre ich sehr gerne Auto. Aber ich bin auch ein passionierter Uhrensammler und seit jeher fasziniert von der Technik. Es bereitet mir Freude, meine Uhren von Zeit zu Zeit zu betrachten und sie aufzuziehen. Das hat für mich etwas Meditatives. Und jede Uhr hat ihre eigene Geschichte.

Haben Sie eine Erklärung für diese Begeisterung?

Es gibt ein Foto von mir, das mich als Kind an der Rennstrecke von Le Mans zeigt, mit einer Stoppuhr in der Hand. Ich bin sozusagen mit Autorennen und der Zeitmessung groß geworden. Ich kann mich auch noch erinnern, dass unsere Kunden in den Fünfzigerjahren eine Uhr geschenkt bekamen, wenn sie die ersten 100.000 Kilometer mit ihrem Porsche erreicht hatten. Die Uhr, die mit dem Porsche-Schriftzug versehen war, lieferte uns die Firma Bulova. Das hat mein Vater irgendwann eingestellt, weil zu viele Kunden diese Marke erreichten.

Welche Uhr liegt Ihnen besonders am Herzen und welche Geschichte verbinden Sie damit?

Da gibt es einige. Ich besitze zum Beispiel eine Armbanduhr von Longines, die sich mein Großvater Ferdinand Porsche Ende der Zwanziger gekauft hatte. Ich trage sie nicht, sie hat für mich einen besonderen ideellen Wert. Auch von meiner Großmutter besitze ich eine hübsche kleine Damenarmbanduhr von Patek Philippe, die ihr mein Großvater 1921 geschenkt hatte. Sie war lange beim Hersteller in Reparatur, aber seither läuft sie wieder einwandfrei, und es ist erstaunlich, was die Firma auch nach hundert Jahren alles über die Uhr weiß; zum Beispiel, bei welchem Wiener Juwelier sie mein Großvater gekauft hat.

Das sind ja besondere Erbstücke. Haben Sie auch persönliche Lieblingsuhren?

Natürlich. Für mich ist meine Konfirmationsuhr von besonderem Wert, die ich 1957 geschenkt bekam, eine Omega Seamaster Automatic in Stahl, mit Datumsanzeige. Ich habe sie lange als Schüler

getragen. Dann habe ich mir mal eine Vacheron Constantin aus dem Jahr 1943 gekauft, meinem Geburtsjahr. Eine weitere Lieblingsuhr ist eine Patek Philippe mit ewigem Kalender, die ich mir vor vielen Jahren gekauft hatte und die gar nicht so teuer war. Ein Experte sagte mir, dass dieses Modell heute sehr gesucht und im Preis entsprechend gestiegen sei. Ich trage sie nur noch bei besonderen Anlässen.

Ihr Bruder Ferdinand Alexander hat mit dem Porsche Design Chronograph 1 eine berühmte Uhr entworfen. Besitzen Sie eine solche?

Ich hatte zu meinem ältesten Bruder ein sehr gutes Verhältnis, und ich war stolz auf seine Arbeit als Designer. Deshalb besitze ich nahezu alle Uhren, die er entworfen hat. Dazu muss ich anmerken, dass die Herstellerfirma Eterna, die viele Porsche-Design-Uhren hergestellt hat, lange Zeit unserer Familie gehörte und ich im Verwaltungsrat saß. Da lernte ich nicht nur viel über diese Schweizer Firma, sondern über die Branche insgesamt. Mein Bruder hatte die Überzeugung, dass eine Uhr schlicht sein muss, zeitlos klassisch, ohne Schnickschnack, deshalb gibt es natürlich zwischen seinen Uhren- und seinen Sportwagenentwürfen viele stilistische Gemeinsamkeiten. Seine Firma Porsche Design arbeitete auch lange mit IWC zusammen, die ebenfalls für eine zurückhaltende Designsprache steht. Aus dieser Zeit besitze ich eine Da Vinci in Weißgold, die wir uns damals beide gekauft hatten.

Mit welcher Armbanduhr haben Sie einen persönlichen Rundenrekord erzielt?

Mein Vater Ferry hat meinen Brüdern und mir schon früh nahegelegt, keine Rennen zu fahren, das sei Sache unserer Rennfahrer.



Ich nehme deshalb nur an Oldtimer-Rallyes teil, bei denen es nicht um Rekordzeiten geht. Dabei konzentriere ich mich ganz auf das Fahren. Die Zeitmessung überlasse ich meinem Beifahrer.

Worauf achten Sie, wenn Sie sich eine Uhr kaufen?

Wie viele Uhrensammler liebe ich Sondereditionen mit kleinen Stückzahlen. Und ich bin von den technischen Raffinessen fasziniert. Ich besitze zum Beispiel einen Royal Oak Tourbillon von Audemars Piguet, bei dem die Krone in die Bodenplatte integriert ist. Zum Aufziehen muss man die Krone erst mal rausziehen. Einer meiner Söhne hat bereits ein Auge auf diese Uhr geworfen, aber da muss er sich noch gedulden.

Allerdings freue mich über das große Interesse meiner Söhne an Uhren.

Junge Menschen interessieren sich also nicht nur für Digitaluhren?

Ich stelle jedenfalls fest, dass junge Menschen mehr denn je einen Sinn für hochwertige Uhren und für den Wert solcher technischen Meisterleistungen haben. Viele wollen neben einer Apple Watch auch mechanische Uhren besitzen. Einige namhafte Uhrenhersteller nutzen das sehr geschickt aus, indem sie das Angebot verknappen und damit die Werthaltigkeit und Begehrlichkeit nach ihren Produkten erhöhen. Auch wenn Sportwagen und mechanische Uhren schwer vergleichbar sind, aber diese Strategie hat mich schon immer fasziniert. Auch bei Porsche sind wir uns seit

Die Aufnahme von 1956 zeigt Ferry Porsche (mit kariertem Schirmmütze, rechts), Hans Klausner (Mitte) und Wolfgang Porsche in jungen Jahren mit einer Stoppuhr bewaffnet an der Rennstrecke von Le Mans.

langem bewusst, dass Profitabilität wichtiger ist als nur die Stückzahl zu erhöhen. Das aber funktioniert nur mit einer sehr starken Marke, und die wiederum ist das Ergebnis jahrzehntelanger harter Arbeit.

Herr Dr. Porsche, haben Sie herzlichen Dank für dieses Gespräch. Ich wünsche Ihnen weiterhin viel Freude mit Ihren Uhren und allzeit gute Fahrt! ◀

Text: Stefan Friesenegger · Fotos: Porsche

ZEIT FÜR BLEIBENDE WERTE

Klassische Autos wie Uhren aus Vorbesitz brauchen fachliche Expertise.

Was historisch korrekt und richtig ist, zeigt das Zertifikat.

Autos und Uhren, die Instrumente im Armaturenbrett vor den Augen des Fahrers, verbindet eine über 120-jährige Geschichte. Längst bestehen aber auch Verbindungen zwischen Autos und Armbanduhren, Parallelen zwischen der Zuneigung zu klassischen Fahrzeugen und Chronographen. Thierry Stern, Präsident von Patek Philippe, fasst das mit seinen Worten zusammen: „Uhren ebenso wie Autos sind eine Verbindung von Technik und Ästhetik, von Leistung und Eleganz. Beides sind geniale Maschinen, umschlossen von einer exzellenten Karosserie!“

Auch bei der technischen Dokumentation, bei der Prüfung von Authentizität und historischer Substanz gibt es Gemeinsamkeiten. Sowohl Porsche Classic wie auch Bucherer Certified Pre-Owned bieten ein Zertifikat an, eine Prüfung von Echtheit und Provenienz. Porsche Classic gibt damit seinen Kunden die Möglichkeit, alte und junge Klassiker technisch prüfen zu lassen und stellt dafür historische Informationen bereit – vom 356 bis zum 911 der Baureihe 997.

Damit werden technische Daten und wichtige Produktionsinformationen eines Old- und Youngtimers dokumentiert. So können Original-Fahrzeugdaten zum Zeitpunkt der Auslieferung, wie beispielsweise Rechnungsdatum,

Außen- und Innenfarbe und -material aber auch optionale Ausstattungen nachvollzogen werden. Natürlich, es geht auch um bleibende Werte. Ein Auto mit im Werk montierten Baugruppen ist wertvoller als ein Sammelsurium passender Teile, ein fein patiniertes Original mittlerweile oft kostbarer als ein restauriertes Exemplar, dessen Geschichte bei der Instandsetzung abhandengekommen sein mag. „Matching Numbers“ und Patina sind heute das, was früher einmal in Anzeigen „besser als neu“ war. Was echt oder falsch ist, kann nur der Hersteller selbst bestätigen.

Das Gleiche gilt für den Bereich Certified Pre-Owned im Hause Bucherer. Wie ein klassisches Fahrzeug hat auch jede Uhr ihre einzigartige Geschichte. Dank einer in mehr als 130 Jahren gesammelten Erfahrung weiß man hier genau, worauf es bei Luxusuhren ankommt. Grundsätzlich werden alle Uhren von zertifizierten Spezialisten authentifiziert und erhalten eine international gültige Zweijahresgarantie. Eine Prüfung beinhaltet dabei neben einer gründlichen Begutachtung, einer diagnostischen Prüfung aller Uhrenfunktionen, einer Wartung und der Authentifizierung des Uhrwerks vor allem die Authentizitätsprüfung der gesamten Uhr.

Denn es besteht die Gefahr, dass sich im Laufe des Lebens einer Luxusuhr Bauteile ein-

geschlichen haben, die von ungenügender Qualität oder schlicht gefälscht sind. Zweifel an der Echtheit und dem historisch korrekten Zustand räumt das Bucherer-Zertifikat aus. So entsteht die Sicherheit, dass die Uhr dem zugesagten Qualitätsstandard entspricht. Nur so kann eine Uhr aus Vorbesitz ohne Risiko gekauft werden. Das schafft Vertrauen – vor allem bei den Kunden, die neu in diesem Segment sind. Und wie bei Porsche Classic ist die Zertifizierung der Nachweis der Güte, das Siegel für Echtheit und eine einwandfreie Funktion. ◀

Text: Stefan Friesenegger

Fotos: Porsche/Bucherer/Stefan Friesenegger

Brief und Siegel: Das Technische Zertifikat von Porsche Classic enthält neben einer technischen Überprüfung Fotos der Außen- und Innenansicht, eine detaillierte Zusammenfassung der Checks, die Fahrzeug-Identifikations-, die Motor- und die Getriebeummer sowie individuelle Informationen zum Zeitpunkt der Produktion. Porsche Classic meets Bucherer Certified Pre-Owned: 944 Turbo von 1991 im PZ Hamburg Nord-West, Bucherer-Geschäftsleiterin Sanaz Mozaffarian bei der Prüfung einer Uhr.





ENDLICH WIEDER RENNSPORT REUNION!

DIE LETZTE AUSGABE FAND 2018 STATT.



HAPPY END – RENNSPORT REUNION VII

ES WAR EINMAL IN AMERIKA

Die Rennsport Reunion in ihrer inzwischen siebten Auflage bot mal wieder alles, was man vom größten Porsche-Treffen der Welt erwarten kann – und im Jubiläumsjahr 2023 noch viel mehr: 90.000 Besucher, 300 Rennwagen in Action, zahlreiche prominente Porsche-Fahrer und Gäste, falsche Spyder und den schnellsten Mann der Welt auf einem Allgaier Diesel.



Ordnung und Extreme:
Auf den umliegenden Parkplätzen traten die einzelnen Baureihen und Typen fein säuberlich getrennt und in Reihe und Glied an. Die lange VW Bus-Pritsche des Rennstall Bunker ist ein Nachbau des Originals aus den Fünfzigerjahren.

Auf unsere Frage, welche Fahrgestellnummer sein 550 Spyder denn habe, bekommt Russ Rodriguez fast einen Lachanfall. „Cuban-Style“, antwortet er grinsend. Wir verstehen nicht ganz – die Patina ist perfekt, die Details stimmen, die Lackierung mit den blau getoppten Kotflügeln hinten auch. Vielleicht hätte uns der perfekt passende Oldstyle-Reisekoffer in der Fahrertüransparung stutzig machen sollen – so etwas gab es damals unseres Wissens nicht für diesen Rennwagen.

Um es kurz zu machen: Rodriguez' „Kult-Porsche“ ist Baujahr 2016. Drei Jahre Arbeit hat er investiert, um per Hand alle Teile so original wie möglich zu dengeln. Das

Auto wiegt 635 Kilo, beherbergt einen 60-PS-Käfer-Motor und wer es kaufen möchte, muss mit 200.000 Dollar rechnen. Wirklich echt ist nur das historische Kennzeichen, auch wenn nicht zu diesem Auto gehörig: „550 Spyder“.

Russ Rodriguez bietet mit seiner Firma Fibersteel seit 20 Jahren handgefertigte Autos und Teile für den 550 an, und irgendwie hat er es mit seiner Replika auf den heiligen Boden des ultimativen Porsche-Treffens, der diesjährigen Rennsport Reunion VII geschafft. Weiß der Veranstalter Porsche Cars North America von dem Fake? „Ich glaub' nicht,“ sagt Rodriguez hinter vorgehaltener Hand.

Denn eigentlich sollte hier alles echt sein, was sich beim größten Markentreffen der Welt ein Stelldichein gibt.

Erst recht in diesem Jahr, wo Porsche sein 75-jähriges Bestehen sowie 60 Jahre 911 feierte. An die 90.000 Besucher waren gekommen, vielleicht waren es sogar noch ein paar mehr. Die Rennsport Reunion ist ein, oder besser DAS Treffen für Fans und Liebhaber der Marke, für Bewunderer, Sammler, Nerds und ehemalige Mitarbeiter, von denen nicht wenige den weiten Weg zur Rennstrecke Laguna Seca nahe Monterey in Kalifornien auf sich nahmen. Manchmal hat die Veranstaltung auch etwas von einem Klassentreffen.

Wie schon bei den vorherigen Reunions versammelten sich auch diesmal eine große Anzahl ganz besonders bestechender Porsche im Infield – wie etwa der

901-Prototyp Nr. 6 „Quickblau“ von Alois Ruf und der 911-Prototyp mit der Nummer 7 in Rot, mit weit nach hinten gesetztem Schiebedach und erst gut 7000 Kilometern auf der Uhr. Daneben parkte der vollrestaurierte Le-Mans-Siegerwagen, der 356 SL Gmünd Typ 514 mit dem Chassis 063 von Cameron Healy. Das Auto errang 1951 als erster Porsche einen Klassensieg beim 24-h-Rennen von Le Mans. 2023 war auch ein Jahr und ein Treffen der Superlative!

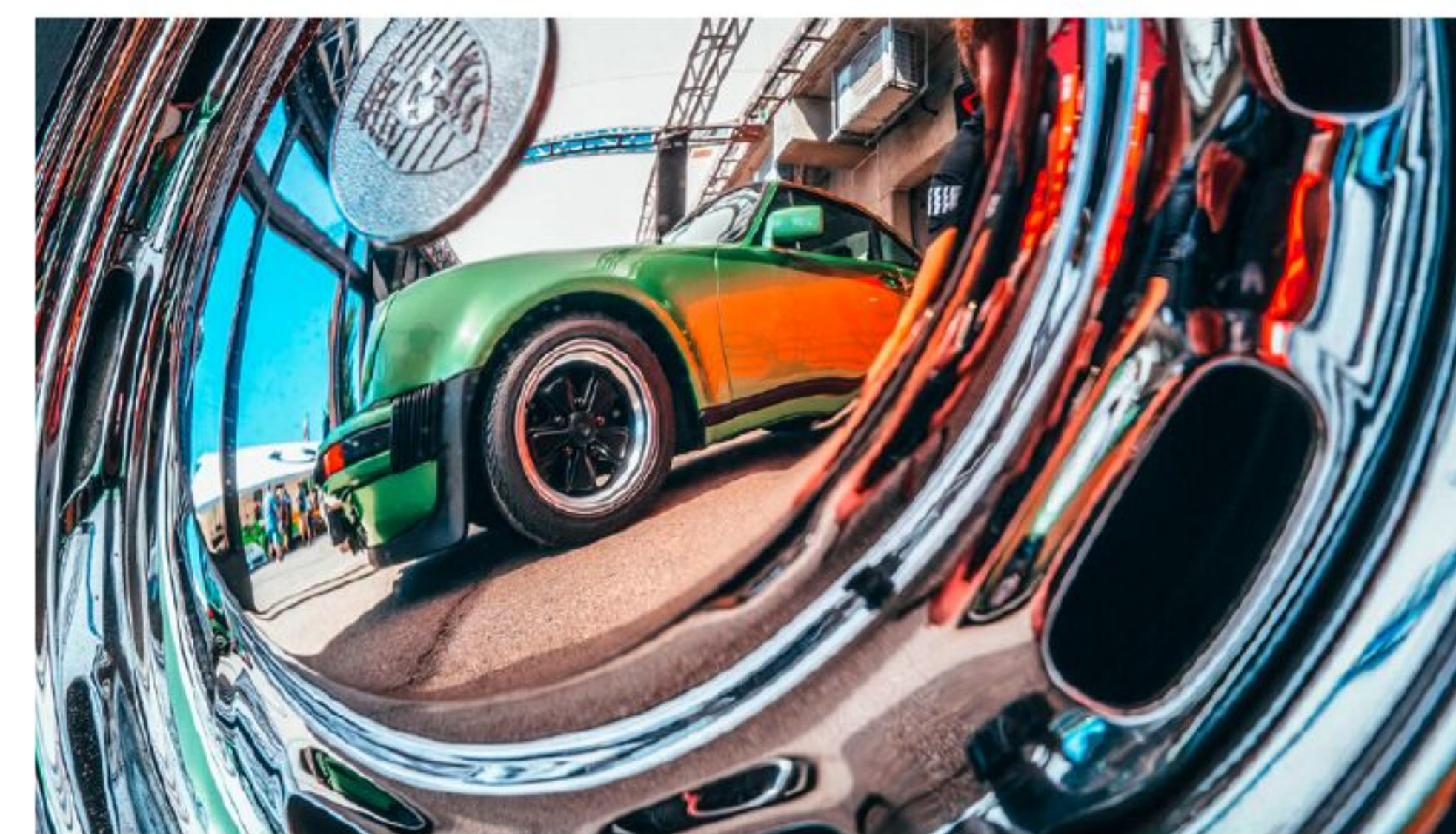
PROTOTYPEN UND EINZELSTÜCKE

Und die Eigner gaben gerne Auskunft, erzählten aus ihrem Leben und von ihren Autos, was nicht selten das Gleiche bedeutete. „Der Vater meiner ersten Freundin kaufte 1966 einen 912,“ erinnerte sich Cameron Healy an den Beginn seiner Porsche-Passion. „Ich hatte so einen Wagen vorher noch nie gesehen. Als ich 16 Jahre alt war, kaufte ich einen Käfer und habe versucht, ihn in einen Porsche umzubauen. Erst 1980 war ich in der Lage, mir einen echten Porsche zu leisten, einen 356 für 2000 Dollar. Der viel rostiger war, als ich dachte. In meinen 40ern habe ich dann begonnen, an historischen Rennen teilzunehmen.“

Als ihn ein anderer Teilnehmer dabei zweimal über rundete, kaufte er gleich dessen Wagen: den „Pooper“, mit dem er auch dieses Jahr in Laguna Seca die Konkur-



Rennsport gestern und heute:
An der Piste nahmen die Turbo-
Elfer der Vergangenheit Auf-
stellung (u.), während Porsche
den neuen 911 GT3 R rennsport
aus der Box rollte (o.)



„ALS ICH 16 JAHRE ALT WAR, KAUFTE
ICH EINEN KÄFER UND HABE VERSUCHT, IHN IN
EINEN PORSCHE UMZUBAUEN. ERST 1980 WAR ICH IN DER
LAGE, MIR EINEN ECHTEN PORSCHE ZU LEISTEN.“

Cameron Healy



renz verblies. Die Startnummer 55 ist ein ultraleichter Mix aus MK7-Cooper-F3 und Porsche-Motor aus dem Jahr 1953. Er gilt als einer der ersten Mittelmotor-Rennwagen der USA und war vor allem dank seiner 500 Kilo Wagengewicht den anderen überlegen. Mit 1720 Kubik Hubraum soll der Vierzylinder-Boxer heute rund 170 PS leisten – und vier Trommelbremsen versuchen, die Kraft im Zaum zu halten.

300 HISTORISCHE RENNWAGEN

Einer seiner Konkurrenten auf der Piste: Bernhard Riedel (79). Der Münchener Automechaniker wanderte 1963 in die USA aus und kümmert sich noch heute im Porsche Club of America um die Getriebe der Vereinsmitglieder. Seinen 356 aus dem Baujahr 1956 kaufte er 1974. „Nach der Rennschule 1975 in Sears Point warf ich mich ins Renngeschehen, und noch im selben Jahr wäre ich fast Meister der nordkalifornischen A-Production-Meisterschaft geworden,“ erinnert er sich.

Riedel führte bereits nach Punkten und hätte nur noch beim letzten Rennen der Saison teilnehmen müssen – allerdings war das auch der Tag seiner Hochzeit. Er entschied sich für seine Frau! „Und das erzähle ich ihr auch heute noch jeden Tag,“ sagt er. Ganz so schlimm war die Wahl aber dann doch nicht: Er gewann die Meisterschaft einfach ein Jahr später.

Nicht weniger interessant ist die Story des angeblich einzigen Carrera GT Speedster, der nie ein Rennen fuhr. Der Viernockenwellen-Motor des seltenen Speedster mit der Karosserienummer 84663 soll 1959 Feuer gefangen haben, weshalb ihn sein Besitzer Bill Ardizone aus Columbus/Indiana beiseitestellte. Erst nach seinem Tod 2015 befreite sein Sohn den Solitär, der heute, nach mehr als 60 Jahren und einer Restaurierung, endlich fahren darf.

Insgesamt rund 300 historische Rennwagen gingen bei der siebten Rennsport Reunion in verschiedenen Klassen auf die Strecke, darunter auch Autos der berühmten Ingram-Kollektion. Besonders auffällig: der 906 Carrera 6 in Tiger-Beklebung, der 1967 in Sebring dabei war. Rund 50 ehemalige und aktuelle Porsche-Rennfahrer gaben sich diesmal die Lenkräder in die Hände und waren gefragte Gesprächspartner.

Für Freunde und Familie:
Ferdinand Porsche (o.) gehörte
ebenso zu den Festival-
Besuchern wie die Rennfahrer
Patrick Long und Jacky Ickx (u.).
Zeit für Selfies mit der Porsche-
Prominenz gab es immer.



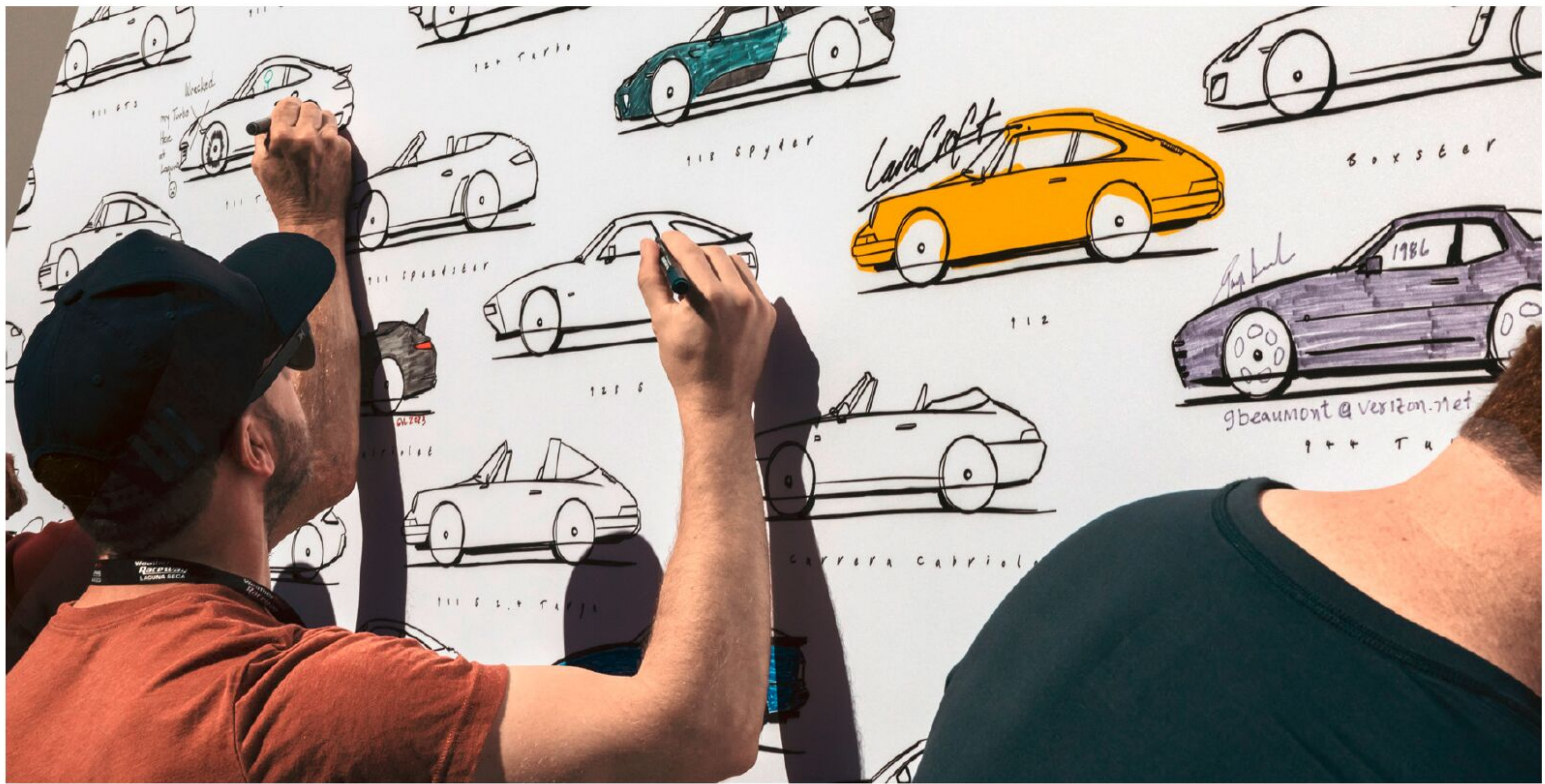
Gleiches galt für die Eigner solcher Unikate vom Schläge eines straßen zugelassenen 962 CR, eines gestrippten Offroad-911 oder für die wilden Sportwagen der R-Group und der 356-Outlaws, die nach drei Prämissen leben müssen. Erstens: Ohne Hot-Rod-Gesinnung haben Du und Dein Auto in der Gruppe keine Chance. Zweitens: Dein Porsche ist ein Sportwagen. Vergiss das nie! Drittens: Wenn Du und Dein Auto nicht irgendwie an Steve McQueen erinnern, mach Dir keine Hoffnungen ...

Auf den Parkplätzen rund um die Rennstrecke nehmen traditionell die Typengruppen Aufstellung. Dort werden die Autos fein säuberlich nach Modellreihen sortiert und aufgereiht, und wehe, wenn sich ein 914 zwischen die 356 mogelt – dann klebt tatsächlich ein Straf-



Reunion heißt auch Rennsport: Demo-Läufe fürs Foto und echter Motorsport unter Vollgas gehören dazu. Nicht umsonst findet das Treffen auf dem Raceway Laguna Seca statt.

Malen nach Zahlen: Egal ob 911, 944 oder 918 – auf der großen Wand der Porsche-Silhouetten (o.) durften sich die Reunion-Besucher farblich verewigen. Beim Rennen der großen roten Schlepper lag Diesel in der Luft.



zettel am Fenster mit der Androhung des Abschleppens. Ordnung muss sein! Sehenswert ist der unglaubliche Einfallsreichtum der Eigner, was die offiziellen Kennzeichen angeht: „WKND 911“, „DONNARR“, „AIRWALK“, „ZEITLOS“, „FRIEDEN“, „AREA 51“ und „1BIEST“ sind nur ein paar Beispiele.

GEGENWART UND ZUKUNFT

Lohnend war auch der Gang zur Zeltstadt mit den vielen Zubehörspezialisten, Kunstläden und Tunern. Ken Blocks Hoonigan Racing Division hatte den 1400 PS starken Mittelmotor-911 (Vierliter-Sechszylinder-Boxer-Biturbo) „Hoonipigasus“ im Gepäck, ein nur 1000 Kilogramm leichtes Flügelmonster, dessen 911-Silhouette fast nur noch zu erahnen ist. Gedacht war der Renner als Pikes-Peak-Zeitpulverisierer. Nicht weniger ein Hingucker war der 964 von Russel Built im „Safari Sportsman Kit“, mit dessen Fahrwerk dank Karosseriehöherlegung auch das Dünenrennen Baja 500 kein Problem sein soll.

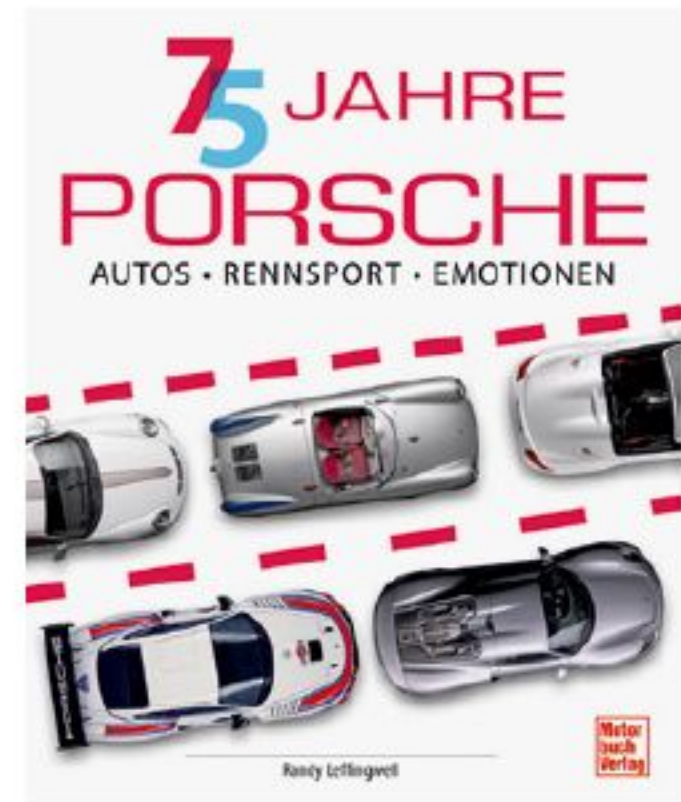
Für die Gegenwart und Zukunft standen nicht nur Mission X, Porsche 963 und 919 Hybrid, 911 GT3 RS und 718 GT4, in denen sich die beiden Könner Roman Dumas und Timo Bernhard mit Gästen auf den Beifahrersitzen wunderbare Duelle lieferten, sondern auch das neueste Spielzeug für Enthusiasten: der 911 GT3 R rennsport. Porsche-Botschafter Jörg Bergmeister absolvierte damit auf der Rennstrecke Rundenzeiten im Bereich von 1:20,0 Minuten. Zum Vergleich: Der schnellste Porsche 911 GT3 R war im IMSA-Qualifying im Mai diesen Jahres an gleicher Stelle über vier Sekunden langsamer.

Maximale Entschleunigung lieferten die populären Traktoren, auch wenn diese in Laguna Seca ausnahmsweise mal zum Rennen antreten dürfen. Auf den historischen Schleppern zeigten die Werksfahrer Felipe Nasr, Matt Campbell und Nick Tandy ihr Können. Patrick Long duellierte sich mit Jörg Bergmeister, der sich einen Porsche-Traktor von Longs Vater Jon ausgeliehen hatte. Beim zweiten Rennen mit dabei: ausgerechnet der schnellste Mann der Welt, Andy Green.

„Ein Freund, der für Porsche Events organisiert, fragte mich, ob ich nicht mal vorbeikommen will,“ sagt der hochaufgeschossene Brite. „Hier habe ich dann erst gesehen, was für eine riesige Fangemeinde die Marke Porsche hat. Ich kann mir keine andere Marke vorstellen, die so viele Enthusiasten begeistert.“

Der britische Wing Commander, der 1997 im Raketenfahrzeug Thrust SSC in Südafrika 1.227,985 km/h und damit Mach 1.02 schaffte, gab sich auf dem Allgäuer Diesel schon beim Le-Mans-Start alle Mühe, zog aber schließlich als Letzter seine Kreise. Was ihn überhaupt nicht kratzte. Sein liebstes Gefährt zuhause in Großbritannien ist ein Stanley Steamer aus dem Jahr 1904, ein Dampfauto. Natürlich ein echtes! ◀

Text: Roland Löwisch · Fotos: Porsche



75 Jahre Porsche

75 Jahre Automobilbau, und dann noch bei Porsche – an dem Thema kann man sich leicht verheben. Der US-amerikanische Autor und Porsche-Vollprofi Randy Leffingwell löst den Knoten, indem er nur die Highlights behandelt und hier die wichtigsten Rennwagen in den Mittelpunkt seines Jubiläumsbuchs stellt. Tatsächlich spielen die Serienautos nur eine Nebenrolle. Es beginnt beim Berlin-Rom-Wagen von 1938, und erst zum Ende des Buchs, wenn es – um die Brücke zum Jubiläum zu schlagen – etwas bemüht auch um Cayenne, Panamera und Taycan geht, fasert der Strang der Erzählung zusammen auf. Was bis dahin bleibt, ist ein kompetentes Stück Porsche-Geschichte, ergänzt um einige neue bis selten gesehene Bildern aus dem Unternehmensarchiv zu einem angemessenen Preis. Gut zu lesen ist es auch: die Schriftgröße hat Format XL und ein Typen-Register zum Schluss führt alle behandelten Modelle auf. Eine sinnvolle Ergänzung fürs Motorsport-Regal.

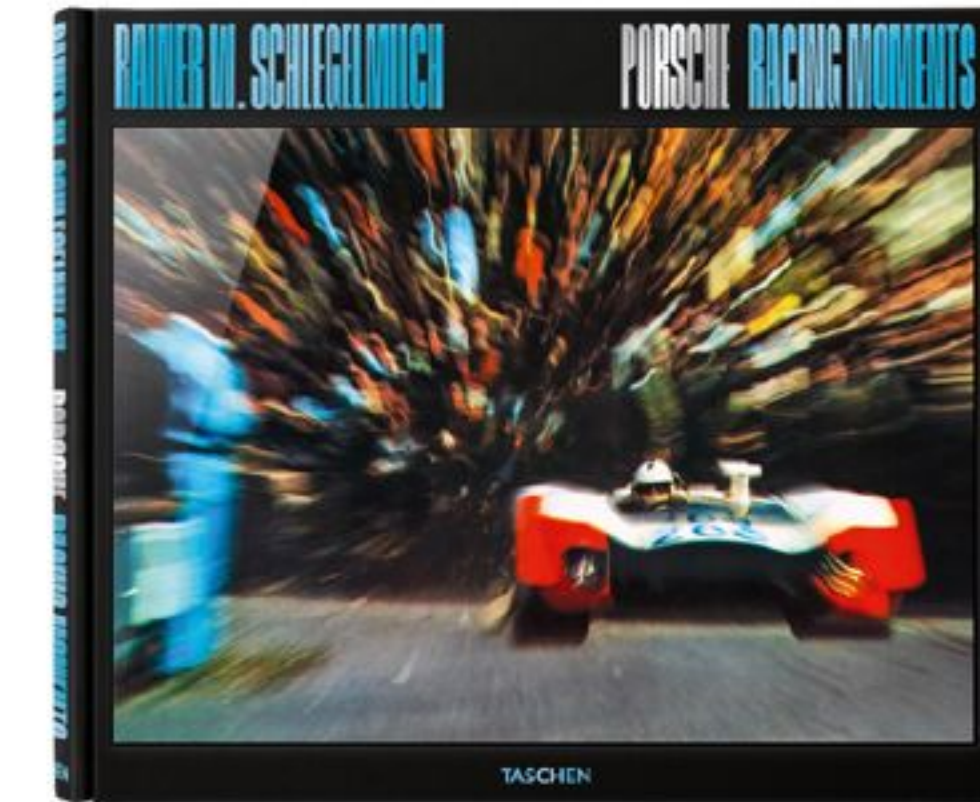
Randy Leffingwell: „75 Jahre Porsche – Autos, Rennsport, Emotionen“, 256 Seiten, 230 x 305 mm, Hardcover, Motorbuch, Stuttgart 2023, 49,90 Euro, ISBN 978-3-613-04577-4



Back on Track Porsche

34 Renn-Porsche, vom exotischen Fetzenvlieger, über 917/30 bis zum Cayman GT4 Rallye – aller Ehren wert, eine bunte Mischung. Aber ...! So abwechslungsreich die Mischung ist, so willkürlich ist sie auch geraten, was eine Folge des Titels „Back on Track“ ist. Hier geht es nicht um eine repräsentative Auswahl relevanter Porsche-Rennwagen (es fehlen etwa so wichtige Autos wie 356 SL, 904, Bergspyder oder 924 GTS Monnet), sondern eben um solche, die auch heute noch an den Start gehen. Das ist der Aufhänger des Buchs und bringt sichtbar Dynamik in die Bildauswahl, erklärt aber auch den eklatanten Mangel an historischen Fotos. Diese hätten wiederum beim Einordnen der Fahrzeuge geholfen und Einblicke in deren aktive Zeit gegeben. Schade, dass dieser Teil dem Buch ebenso fehlt wie ein Kapitel mit belastbaren technischen Daten, zumal die Texte zu den Fahrzeugen zwischen Gestern und Heute pendeln. Mehr Details, mehr historische Substanz und mehr Tiefgang hätten dem Ganzen gutgetan. So bleibt es bei einer unterhaltsamen Zusammenstellung, die sich gut und leicht lesen lässt. Echte Porsche-Rennsport-Fans werden sich aber wohl mehr wünschen.

Rüdiger Mayer: „Back on Track Porsche – Das Rennen geht weiter“, 256 Seiten, 230 x 305 mm, Hardcover, Motorbuch, Stuttgart 2023, 49,90 Euro, ISBN 978-3-613-04577-4



Porsche Racing Moments

Also wirklich! Derart aufwendig gemachte Bücher braucht kein Mensch – aber toll, dass es sie gibt. Das dachten sich wohl auch die ersten 200 Käufer, die 1500 Euro für einen Band der limitierten Luxus-Edition bezahlt haben, um die Rennluft und Benzinduft verströmenden Schlegelmilch-Fotos in exklusiver Auflage zu genießen. Verbleibende 762 Exemplare zählt die Normal-Ausgabe, die immer noch 850 Euro pro Stück kostet. Dafür gibt es 5,8 Kilogramm von den besten Porsche-Bildern eines der besten Motorsport-Fotografen der Welt, der in den goldenen Jahren des Rennsports von 1962 bis 2012 mit Schwarzweiß- und Farbfilm an den Rennstrecken stand. Autos, Pisten, enge Kurven und lange Geraden, Boxen, Zuschauer, Mechaniker und Offizielle – den Begriff Porsche fasst Rainer Schlegelmilch hier betont weit und fängt damit über die Rennen hinaus eine ganze Motorsport-Ära ein. Oft zitierter Fun-Fact am Rande, aber hier Porsche-thematisch passend und deshalb erzählenswert: 1972 wurde Schlegelmilchs 911 2.4 5 Targa von dem schnelle Autos liebenden RAF-Terroristen Andreas Baader gestohlen und umlackiert. Wirklich!

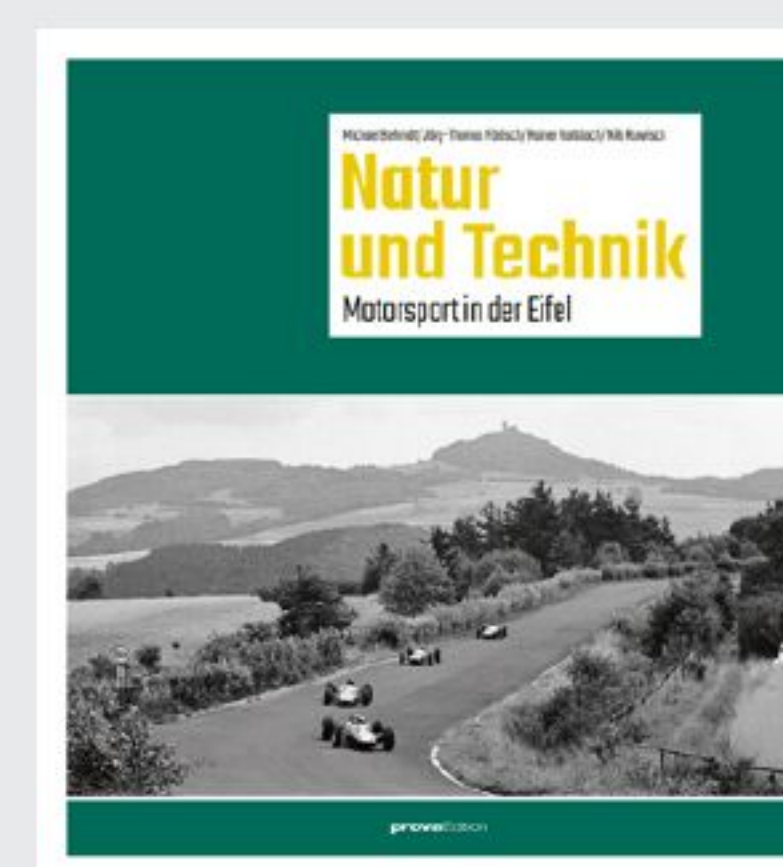
Rainer Schlegelmilch: „Porsche Racing Moments“, 356 Seiten, Format 334 x 408 mm, Hardcover + Buchständer, Taschen, Köln 2023, 850,00 Euro, ISBN 978-3-8365-9461-5

ZUM THEMA



Ferry Porsche

Porsche Museum (Hrsg.)
deutsch/englisch, 200 Seiten,
135 x 210 mm, Hardcover
Motorbuch
19,95 Euro



Natur und Technik – Motorsport in der Eifel

Michael Behrndt, Jörg-Thomas Födisch,
Nils Ruwisch, Rainer Rossbach
180 Seiten, 240 x 240 mm, Hardcover
Prova Edition
29,90 Euro

Modellauto-Neuheiten präsentiert von ck-modelcars

Porsche Sondermodell IAA

Quizfrage gefällig? Welches Jubiläum feierte die Marke Porsche im Rahmen der IAA 2023? Kleiner Tipp: Es hat es mit dem erfolgreichsten Modell der Stuttgarter zu tun. 1963 – also 50 Jahre zuvor – war der Autobauer aus Süddeutschland ebenfalls auf der beliebten Messe vertreten. Damals wurde der Ur-Elfer in Frankfurt vorgestellt – damals noch als Typ 901. Die Umbenennung in 911 ließ nicht lang auf sich warten und folgte 1964 zur Markteinführung. Kein Wunder also, dass die Automesse mit ihren Wurzeln in Frankfurt einen gewissen emotionalen Wert für den Porsche 911 hat. Seitjeher wurden immer wieder die neuesten Ausführungen und Entwicklungen rund um den Sportwagen auf der Messe präsentiert. Auch wenn sich das Erscheinungsbild der IAA Mobility, wie die Messe mittlerweile heißt, gewandelt hat: Porsche darf nicht fehlen. Ein Sondermodell des Porsche 911 GT3 RS zur IAA 2023 in München gibt es von Spark. Geliefert wird das Modell im Maßstab 1:43 im Porsche Werks-Umverpackung.



Porsche 911 (992) GT3 RS Sondermodell IAA 2023 München weiß 1:43 Spark, 79,95 €, Art-Nr.: WAP0200610SGT3

Porsche Manthey Racing

Unter den Sportwagenbauern gehört es zum guten Ton, auf den Rennstrecken dieser Welt um Bestzeiten zu kämpfen und so die Werbetrommel zu rühren. Besonders begehrt sind Rekordrunden auf der legendären Nürburgring-Nordschleife. Für Schlagzeilen sorgte Porsche im Oktober 2018. In Zusammenarbeit mit Manthey Racing und Nordschleifen-Kenner Lars Kern am Steuer stellten die Zuffenhausener einen bis dato neuen Bestwert für straßenzugelassene Fahrzeuge in der „Grünen Hölle“ auf. Die Zeit betrug 6:40,3 Minuten, beim Auto handelte es sich um einen Porsche 911 GT2 RS MR. „Für diesen Rekord haben wir gemeinsam mit Porsche Motorsport alle unsere Kompetenzen in die Waagschale geworfen“, sagte Manthey-Geschäftsführer Nicolas Raeder im Anschluss an die Rekordfahrt. Zahlreiche Komponenten aus dem Rennsport finden sich im 911er mit Manthey-Kit wieder. Komponenten, die auch Minichamps bei der Entwicklung der dazugehörigen Modellfahrzeugreihe in 1:18 aufgegriffen hat. Das Modell zum Rekordversuch hat Minichamps in einer limitierten Auflage von 400 Stück herausgebracht. Zudem gibt es weitere Farbvarianten wie die Version in blau – diese wurde auf 300 Stück limitiert.



Porsche 911 (991.2) GT2 RS MR Manthey Racing Rekordrunde 1:18 Minichamps, 129,95 €, Art-Nr.: MR-911-GT2RS-1804
Porsche 911 (991.2) GT2 RS MR Manthey Racing blau / schwarz 1:18 Minichamps, 129,95 €, Art-Nr.: MR-911-GT2RS-1806

Porsche 911 Carrera

Für Fans von Porsches 911er-Baureihe hat Schuco zwei besondere Modelle des Kultsportwagens aus den 80er Jahren im Sortiment. Die Rede ist von der „G-Modell“-genannten Generation des Elfers, die ab 1983 über einen 3,2-Liter-Motor verfügte, der mit seinen 231 PS für eine Höchstgeschwindigkeit von über 250 km/h gut war. Dieser 911 Carrera ist sowohl als Coupé in der traditionellen Farbe Silber Metallic als auch als Targa in Indischrot verfügbar. Im beeindruckenden Maßstab 1:12 sind die Autos 36 Zentimeter lang und 16 Zentimeter breit.

Die Innenraumausstattung und der Motorraum wurden originalgetreu und detailliert nachgebildet. Die Vorderräder sind lenkbar und die Motorhaube, die Türen und der Kofferraum lassen sich öffnen. Die beiden Modelle sind bei ck-modelcars zu vergünstigten Konditionen erhältlich.



Porsche 911 Carrera Coupé 3.2l Baujahr 1983-1989 silber metallic 1:12 Schuco, UVP 349 € jetzt nur noch 199,95€, Art-Nr.: 450669900
Porsche 911 Carrera Targa 3.2l Baujahr 1983-1989 indischrot 1:12 Schuco, UVP 349 € jetzt nur noch 199,95€, Art-Nr.: 450669800

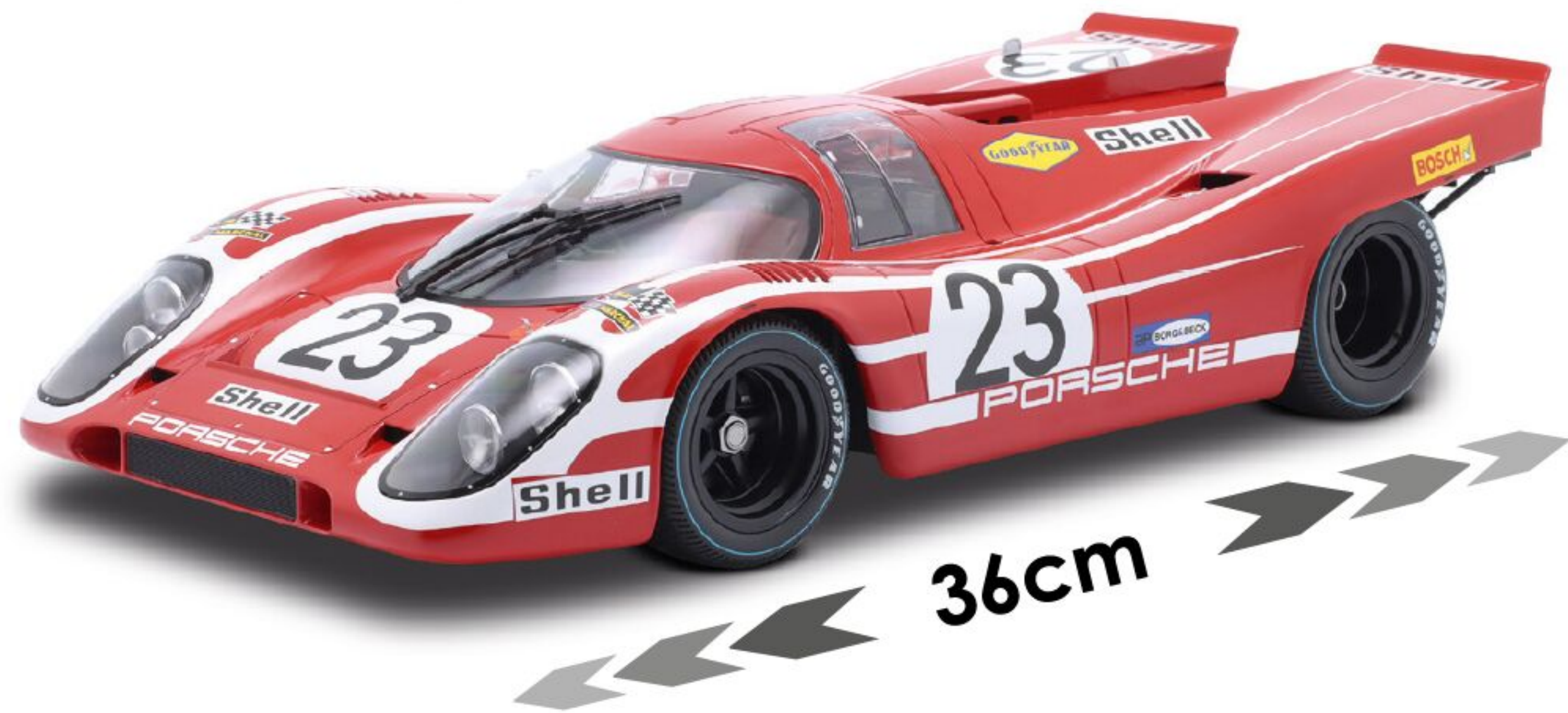
349 € UVP
je 199,95 €

Porsche 917K LeMans

Mit 19 Gesamtsiegen ist Porsche der erfolgreichste Hersteller bei den 24 Stunden von Le Mans. Den Anfang machte der legendäre 917, den Porsche im Jahr 1969 erstmals ins Rennen schickte. Das Auto war auf Antrieb schnell, aber nicht standfest genug. Das änderte sich 1970. Porsches Konkurrent Ferrari musste früh Ausfälle hinnehmen und die weiteren Hersteller waren nicht schnell genug, wodurch Porsche das Rennen früh in der Hand hatte. Kurz vor Rennhalbezeit setzte sich der rot-weiße 917 von Hans Herrmann und Richard Attwood an die Spitze und fuhr unangefochten zum Premiersieg. In Folge beendete Hans Herrmann seine Karriere, wie er es seiner Ehefrau vor der Abreise nach Le Mans im Falle eines Sieges versprochen hatte. Minichamps hat Porsches Premiersieger im eindrucksvollen Maßstab 1:12 herausgebracht. Das Modell hat eine originalgetreue Cockpitnachbildung, lenkbare Vorderräder und ist exklusiv für ck-modelcars auf 333 Stück limitiert. Vor dem Le Mans-Erfolg gewann der 917 mit Pedro Rodriguez, Leo Kinnunen und Brian Redman bereits die 24 Stunden von Daytona. Das Modell im Gulf-Dress ist ebenso im Maßstab 1:12 erhältlich wie das bei den 12 Stunden von Sebring 1971 siegreiche Auto von Vic Elford und Gérard Larrousse in den Martini-Farben. Auch diese beiden Modelle sind limitiert.



MINICHAMPS®



36cm



Porsche 917K #23 Winner 24h LeMans 1970 Attwood, Herrmann
 1:12, UVP 249,95 € jetzt 199,95 €,
 Art-Nr.: 125706623

Porsche 917K #2 Sieger 24h Daytona 1970 Rodriguez, Kinnunen, Redman
 1:12, UVP 249,95 € jetzt 199,95 €,
 Art-Nr.: 125706602

~~249,95 € UVP~~
je 199,95 €



Porsche 917K #3 Winner 12h Sebring 1971 Elford, Larrousse
 1:12, UVP 249,95 € jetzt 199,95 €,
 Art-Nr.: 125716603



www.ck-modelcars.de



ck-modelcars Christoph Krombach e.K.

Willeckstrasse 7 • 35614 Asslar • Tel.: 06443 - 81284-28



Sehr gut, 4.94/5.00
 von über 2.000 Kunden bewertet

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

PORSCHE Reparaturen & Inspektionen
 Alle Modelle von damals bis heute
www.P-Drux.de

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

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

Traum vom historischen Porsche?

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

KLASSIK EXPERTISE
 Wolfgang Hammerlin
 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



MITTELMOTOR™

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

PORSCHE ERSATZTEILE REPARATUR MOTORSPORT



MITTEL MOTOR .COM

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



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

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



ART wheels

BIETE

911 SC-L 3.1, EZ 06.1979, Km 66270, sehr guter Zustand, mehr Fotos und Beschreibung auf Anfrage.
 E-mail: hwe51@web.de

4 x Porsche original Fuchs Felgen , Größe 5 1/2 x 14, VB 990 €, Tel. 01718246350



Porsche 911 Uhr, Sonderausführung Heuer mit Sekundenzeiger-Funktion, passend für F- und G-Modelle, VDO-generalüberholt, Ring + Glas neu, insgesamt neuwertiger Zustand, € 590,00, Tel.: 0162-3661816



Porsche 911 RS / RSR / ST Drehzahlmesser 10000 UPM/ RPM, PET-Nr.: 901 741 302 06, passend für 6-Zylinder mit Bosch HKZ (auch für 914/6), VDO-Kienzle komplett überholt, Messwerk neu gedämpft, Topf neu verzinkt, Ring + Glas erneuert und mit grünem Werkslack versiegelt, Topzustand, € 990,00, Tel.: 0162-3661816

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

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

BIETE



Ein Satz 4 original Fuchs Felgen 8 + 9 x 15 Zoll,
Porsche 911/930, VB 3950 €. Tel. 01525/1308997

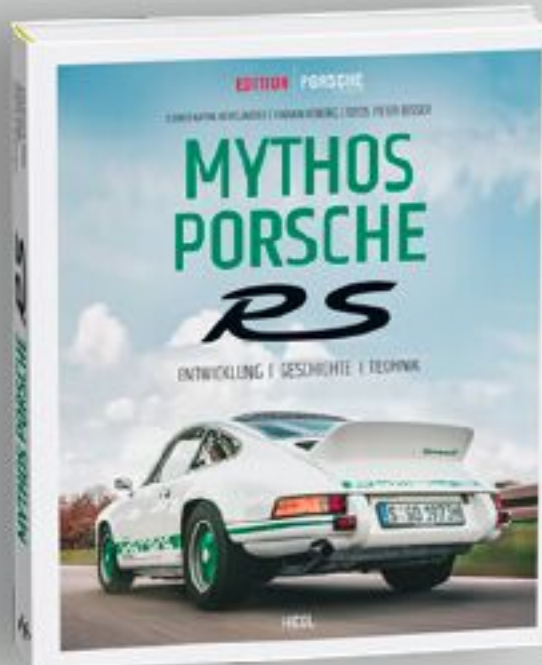


Porsche CS Clubsport Lenkrad mit Nabe und
farbigem Porsche Emblem, passend nur für
964/ 968/ 924 + 944, neu und unbenutzt mit ABE,
€ 585,00, Tel.: 0162-3661816

MARTINI RACING
ORIGINAL COLLECTION
Jackets, Shirts, Accessoires

order online: maxpart-racing.de

Buchtipp



Mythos Porsche RS

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



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

[www.HAHN-GFK.de](http://www.hahn-gfk.de)
RACING-PARTS for PORSCHE CARS

ORIGINALE PORSCHE FELGEN
UND KOMPLETTRÄDER

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

Porsche Club
928

Der werksautorisierte Classic Club
Porsche Club 928 e.V.

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

PS-HISTORACING
PORSCHE MOTOREN UND GETRIEBE SERVICE

www.ps-historacing.de
Getriebeüberholungen
901 – 911 – 914 – 915 – 930
Getriebe-Ölkühlung / Sonderübersetzungen / Renngetriebe
Motorrevisionen - Zylinderkopfbearbeitungen - Motorsportteile

9 VOR 11 Tachometeruhren mit dem Baujahr
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€

Petzoldt's
seit 1888

Das grosse Buch der FАHRZEUGPFLEGE
Christian Petzoldt
Neu- und Gebrauchtfahrzeuge · Klassiker · Cabrios

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

SUCHE

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

Suche Porsche Boxster / Caymann oder Porsche 997. Tel. 0171 8246350

Buchtip

Porsche Masterpieces

Dieser hochwertige Bildband präsentiert eine Sammlung exquisit fotografierter und einmalig schöner Autos aus einer der wichtigsten Porsche-Sammlungen der Welt. Bob Ingram hat seine berühmte Kollektion mit viel Geduld und Sachverstand zusammengestellt: das 17. Autos aus Gmünd, 550 Spyder, 904, Speedster aus vier Generationen, 356 Carrera, natürlich den 911 in allen Facetten und Rennsport-Versionen, drei herausragende Turbos und schließlich die Supersportwagen 959 und Carrera GT.

332 Seiten, Hardcover mit Schutzumschlag im Schmuckschuber, ISBN 978-3-95843-957-3, 98 Euro
www.heel-verlag.de

TOTALABVERKAUF

wegen Pensionierung von Top-Restaurierten Porsche 911 Bj. 1965-1973

WO? Bei Auto Reiter, Ankerweg 7, 8753 Fohnsdorf, Österreich.

Es werden alle Toprestaurierten Porsche 911 von Bj. 1965-1973 abverkauft! Sage und schreibe bis zu 40.000 Euro Rabatt! Lassen Sie sich diese Chance einen Top-Restaurierten Porsche 911 Ur-Modell zum Schnäppchenpreis zu erwerben nicht entgehen. Schauen Sie vorbei, es lohnt sich sicher für Sie!

Ihr Team von Auto Reiter mit 40 Jahre Porsche Erfahrung

Porsche 911 2.0 Coupe Kompletter Neuaufbau! Super Geldanlage! Bj. 01/1968	Porsche 911 2.0 S Coupe Sportomatik! Mit Pflegepass! Super Geldanlage! Bj. 01/1968	Porsche 911 2.0 SWB Coupe Kompletter Neuaufbau! Super Geldanlage! Schiebedach Bj. 03/1966	Porsche 911 2.0 SWB Coupe nur 473 Stk gebaut! Neuaufbau! Super Geldanlage! Bj. 01/1968	Porsche 911 2.0 Ureifer SWB Besser wie neu! Mit Solex! Super Geldanlage! Bj. 01/1966
Porsche 911 2.0 Ureifer SWB Top Preis/Leistung mit Solex! Super Geldanlage! Bj. 08/1965	Porsche 911 2.0E Kompletter Neuaufbau! Super Geldanlage! Bj. 06/1969	Porsche 911 2.0E Targa Kompletter Neuaufbau! Super Geldanlage! Bj. 04/1969	Porsche 911 2.4T Coupe Restauriert! Super Geldanlage! Bj. 03/1973	Porsche 911 2.4T Targa Restauriert! Super Geldanlage! Bj. 06/1972
Porsche 911 2.4T Targa Ölklappe! Kompletter Neuaufbau! Super Geldanlage! Bj. 05/1972	Porsche 911 2.4T Coupe Restauriert! Super Geldanlage! Bj. 05/1973	Porsche 911 2.4T Targa Komplett Restauriert! Super Geldanlage! Bj. 06/1973	Porsche 911 L 2.0 SWB Coupe Kompletter Neuaufbau! Super Geldanlage! Bj. 01/1968	Porsche 911 S 2.0S SWB Coupe Super Geldanlage! Bj. 04/1967

www.Auto-Reiter.at

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.



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

STELP
SUPPORTER ON SITE

Wir sind da.

Die Hilfsorganisation, die nicht redet, sondern handelt.

stelp.eu

Bildnachweis: Johannes Müller

Katalogtipp

Armbanduhren Katalog 2023/2024

Mehr als 1000 Uhren auf einen Blick: Der neue Armbanduhren Katalog präsentiert die aktuellen Produktionen der 100 bekanntesten Uhrenmanufakturen. Spezialist Peter Braun hat alle Spezifikationen, Preise und Bilder zusammengestellt und vermittelt einen umfangreichen Überblick über die schönsten und wertvollsten Sammlermodelle. 274 Seiten, ca. 1.400 farbige Abbildungen, Softcover, ISBN: 978-3-96664-734-224,90 Euro www.heel-verlag.de

UNIKAT SUCHT LIEBHABER!

IHR PORSCHE IN ACRYL?



UNIKAT.
SKULPTUR.
EDITION.

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 2-2024
Erscheinungstermin: 18.01.2024 | Anzeigenschluss: 13.12.2023

Recht gesprochen?


Das Monitoring Justiz
und Rechtsextremismus
von Gesicht Zeigen!

§

Jetzt unseren
Newsletter
abonnieren



GESICHT
ZEIGEN!
FÜR EIN WELTOFFENES
DEUTSCHLAND



TEILE.COM | ONLINE SHOP

ORIGINAL PORSCHE Winterräder

4000 Original Porsche Sommer- und Winterräder auf Lager

Siehe jetzt » www.teile.com



by JP Group Automotive

- Wenn Sie nur das Allerbeste wollen

Alle unsere SSI Produkte werden von Hand produziert. Wir verwenden einen 1,5mm (3/16") Edelstahl mit satinierter Oberfläche 2B EN 1.4307 für optimale Korrosionsbeständigkeit und Langlebigkeit.

Die "State of the Art" 911 Wärmetauscher werden mit einer erhöhten Anzahl von Punktschweissungen gefertigt. Die Edelstahl Endtöpfe entsprechen die Original-Spezifikationen um optimale Passgenauigkeit und Funktion zu gewährleisten.

EDELSTAHL

91.410SSI
(1620612400)

Schalldämpfer, hinten,
Doppel "GT3" Style
Endrohre, Ø63 mm



Passt:
Porsche 911 (2.0-2.4) 63-73
Porsche 914/6 (2.0) 69-73

92.210SSI
(1620611200)

Schalldämpfer, hinten.
Mit TÜV



Passt: Porsche 911 S (mechanische Einspritzung) (2.4) 71-73
Porsche 911 T/E/S (nicht mechanische Einspritzung) (2.0-2.4) 63-73

91.911SSI
(1623104910)

Wärmetauschersatz,
links/rechts



Passt:
Porsche 911(2.0-2.7) 63-78

91.911SSI41
(1623105610)

Wärmetauschersatz,
Edelstahl, links/rechts,
Ø41 mm aussen
Einlassrohr

91.912SSI
(1623105510)

Wärmetauschersatz,
links/rechts



Passt: Porsche 914/4 (1.7-1.8) 69-76

91.914SSI
(1623105410)

Wärmetauschersatz,
links/rechts



Passt: Porsche 914/4 (2.0) 72-75

www.jpgroupclassic.com



TITELSTORY

Voll auf Speed – 911 S/T



KLASSIK

Krone der Schöpfung – 356 Carrera 2 Cabrio



REPORT

Lausch-Angriff – 928 Messwagen

WEITERE THEMEN IM HEFT:

718 Spyder RS · Alte Schule Roland Kussmaul ·
964 RSGT Concept – Macan + Panamera 2024

PORSCHE FAHRER 2-2024
erscheint am 18. Januar 2024

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:

Stefan Friesenegger, Kyle Fortune, Tobias Kindermann,
Manfred Kolb (Übersetzung + Lektorat), Roland Löwisch, Rich Pearce, Roman Rätzke,
Dieter Rebmann, Jordan Zigang Diven (Curveshooter)

Objekt- und Anzeigenleitung PORSCHE FAHRER:

Steffen Wagner
HEEL Verlag GmbH
Pottscheid 1, 53639 Königswinter
Tel.: 02223 9230-53 | Fax: 02223 9230-26 | s.wagner@heel-verlag.de

Verlagsvertretung:

Nielsen 3b und 4 (Baden-Württemberg und Bayern)
Christian Keller Media
Route de Riboute Roc de Cargalière, F-11220 Lagrasse
Tel.: 0049 162 2015013
christian@kellermedia.eu

Anzeigenpreise: Es gilt die Anzeigenpreisliste 2023.

Leserservice:

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

Layout: gb-s Mediendesign, Königswinter

Druck: **westermann DRUCK** | **pva**

Preise und Erscheinungsweise:

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

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

Vertrieb Deutschland:

DMV Der Medienvertrieb GmbH & Co. KG
Meißberg 1, 20086 Hamburg
Tel.: 040 30191800
info@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@vuserice.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.



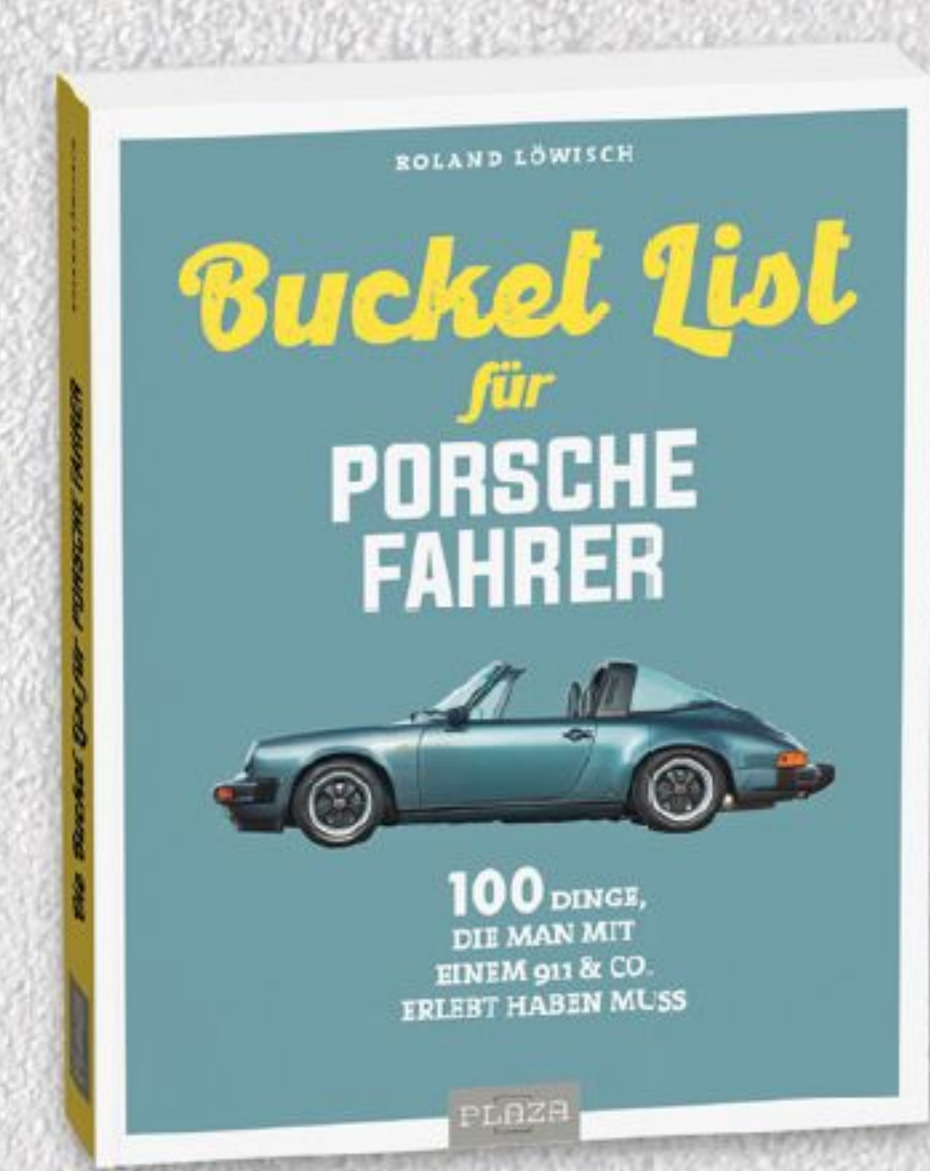
>15% sparen
gegenüber dem Einzelkauf

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

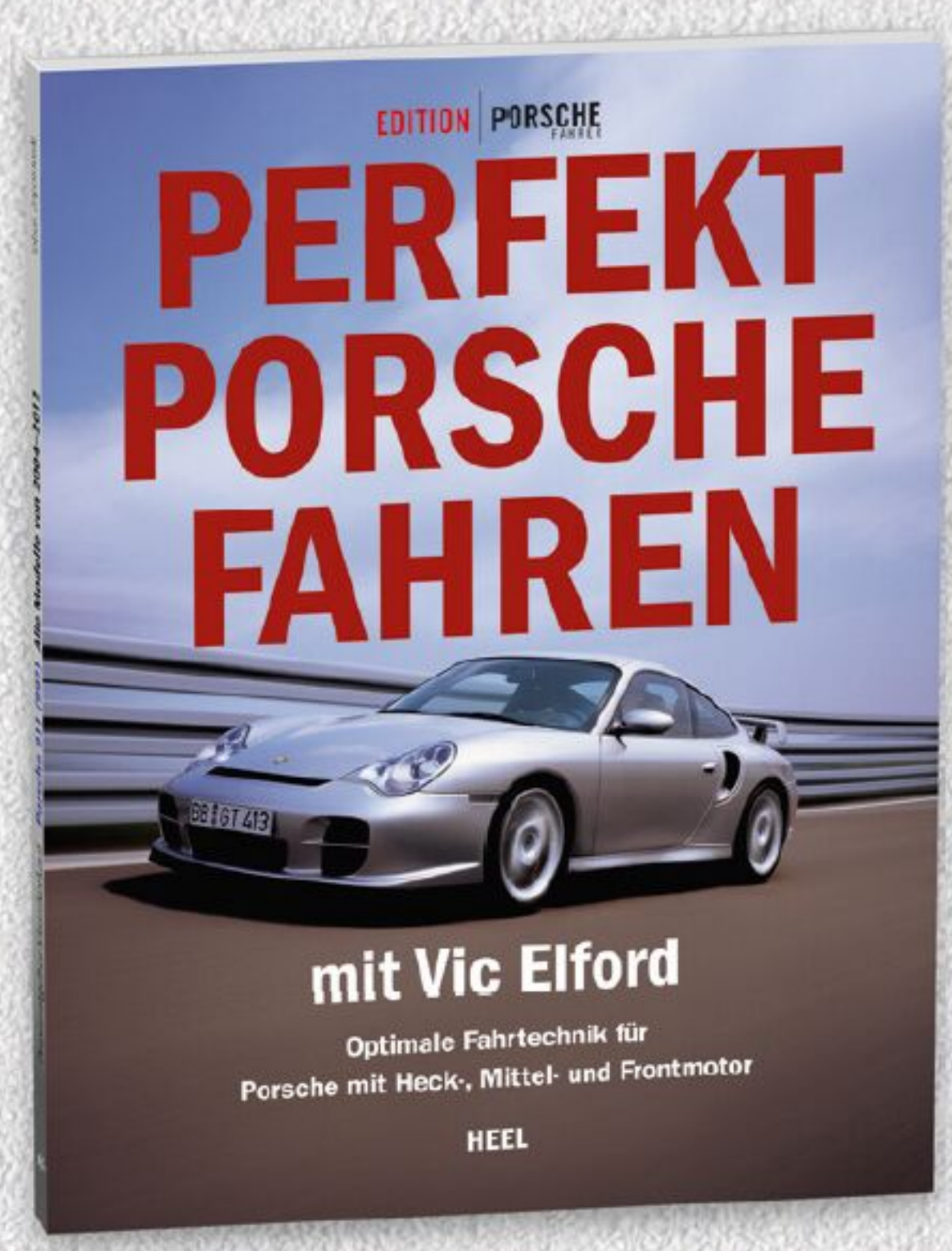
EINE AUSWAHL IHRER PRÄMIEN BEI EINEM 1-JAHRES-ABO



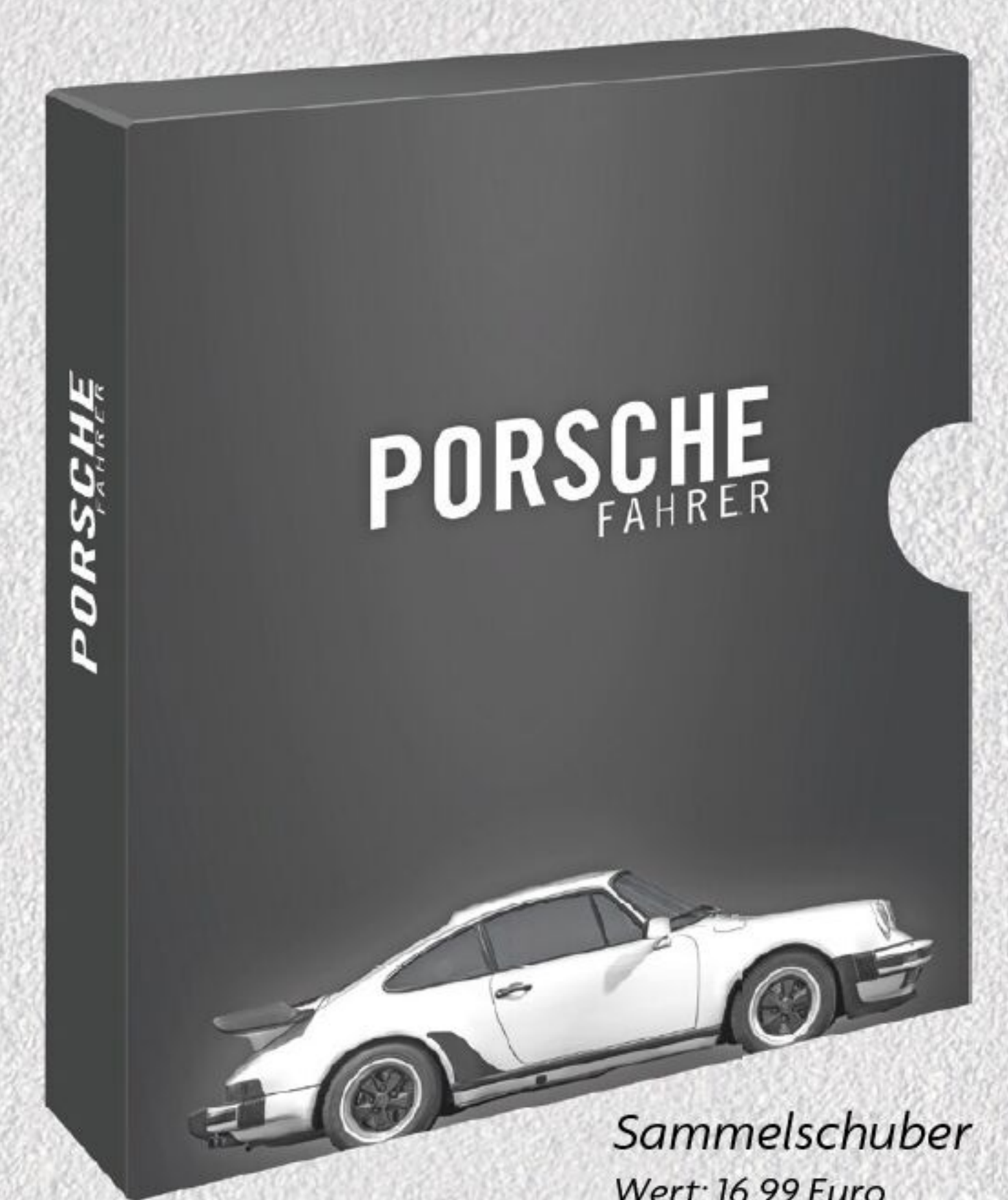
Wert: 9,99 Euro



Wert: 12,99 Euro



Wert: 19,99 Euro



EINE AUSWAHL IHRER PRÄMIEN BEI EINEM 2-JAHRES-ABO



Schuco Porsche Carrera 2.7 RS
Wert: 39,99 Euro



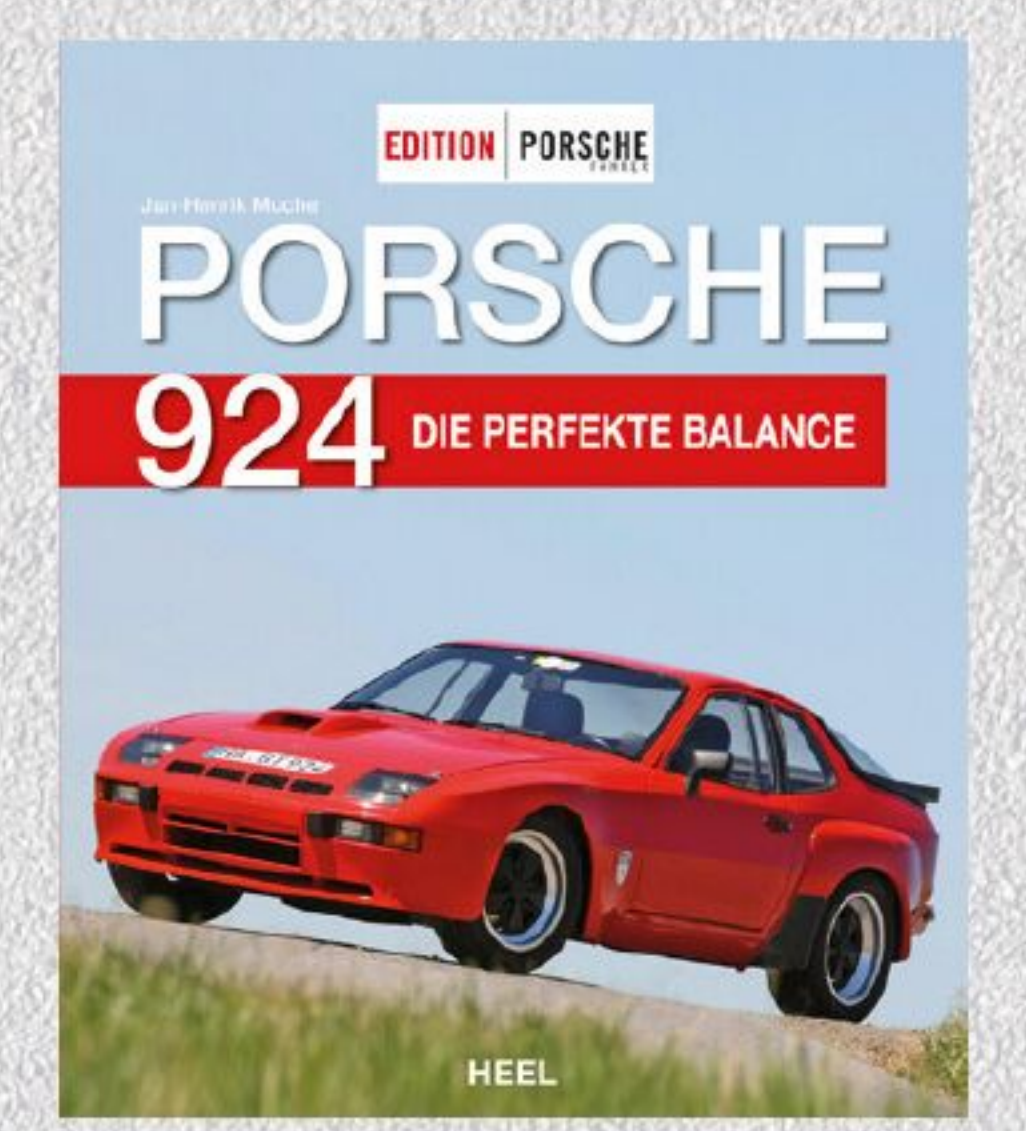
Schuco Porsche Renntransporter
Wert: 34,99 Euro



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

