

**PORSCHE  
FAHRER**

# PORSCHE

## FAHRER



Ausgabe 2-2024  
Januar / Februar 2024  
€ 7,90 (D) · CHF 12,90 (CH)  
€ 8,90 (A) · € 9,40 (B/L)  
€ 10,40 (E/I)  
[www.porsche-fahrer.de](http://www.porsche-fahrer.de)

VOLL AUF SPEED  
992 S/T

# DLS TURBO BY SINGER

AUF DEN SPUREN DES 934



**718 SPYDER RS**  
BOXSTER IN BESTFORM

**356 C CARRERA 2 CABRIO**  
MEHR 356 GEHT NICHT

**911 REEN RS-GT**  
BASIS 964, MOTOR 997 GT3

Fernreisen vom Spezialisten.

# Südafrika erleben!



© Mateo Juric, iStock

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



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

## Jetzt entdecken auf [www.karawane.de](http://www.karawane.de)

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



## Karawane

Weltweit. Persönlich. Reisen.

## Der lange Abschied ...

... hat ein Ende. Mit dem 718 Spyder RS hat Porsche der Mittelmotor-Baureihe ein grandioses Finale bereitet, eines mit Ausrufezeichen und Superlativstatus: Ein Boxster als Fortsetzung und Erbe der berühmten RS-Spyder-Modelle der Fünfziger- und Sechzigerjahre, ein Boxster mit dem Saugmotor des GT3. Wer hätte das früher für möglich gehalten?

Mit diesem Paukenschlag endet die 718-Baureihe und die Ära der Mittelmotortypen mit Verbrennungsmaschinen bei Porsche – so der Plan des Unternehmens. In Zukunft sollen die auflagenstarken Boxster und Cayman als E-Modelle die Elektrifizierung der Marke vorantreiben. Gleiches gilt für den Macan als meistverkauftes Auto des Herstellers, auf dessen Elektro-Technik wir in dieser Ausgabe einen ersten Ausblick geben. Sollte sich Porsche nicht ein technisches Hintertürchen für Ausnahmeathleten wie Cayman GT4 RS und Spyder RS offenhalten, könnte es wahr werden, dass in Zukunft die einzigen Modelle mit Sechs- und Achtzylinder-Benzin-Motoren aus den Baureihen 911 und Panamera kommen. Mehr dazu lesen im „Technik“-Artikel ab S. 72.

Ob der Plan der Elektrifizierung – dem einige Exportmärkte offener gegenüberstehen als viele der Käufer im Heimatland – aufgeht, wird sich erst in einigen Jahren zeigen. Werden SUV-Kunden zum E-Porsche greifen, wenn die Konkurrenz ein vergleichbares Modell mit Verbrennungsmotor im Angebot hat? Werden sich die Laufzeiten verlängern, weil die Affinität zum alten, aber bewährten Boxster GTS mit Sechszylinder-Saugmotor oder Macan mit V6-Turbo größer ist als die Begeisterung für den Nachfolger?

Für Besitzer eines Boxster der Baureihe 986 oder eines Cayman S 987C könnte dies bedeuten, dass ihre Autos zukünftig emotional an Bedeutung drastisch zulegen. Vielleicht ist es bald so, dass ein Porsche mit Vier- oder Sechszylinderboxer einen Wert an sich darstellt! Wer meint, bei Klassikern und Youngtimern im Portfolio nachlegen zu müssen, sollte damit wohl nicht allzu lange warten. Es herrscht zwar kein Engpass an Autos, aber die Zeit der Verbrennungsmotoren geht auf breiter Front zu Ende. Vorerst.

Goodbye sagt Ihr ...



Jan-Henrik Mueche



## BESUCHEN UND FOLGEN SIE UNS ...



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



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



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



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

# RÜCKSPIEGEL





Auf dem Genfer Salon im Frühjahr 1964 treffen sich auf dem Porsche-Stand Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der Marke. Der 356 geht in sein vorletztes Jahr, der Straßensportwagen 904 tritt das Erbe der Carrera-Typen an und im Hintergrund parkt unauffällig der neue 901, dessen Fertigung im Herbst anlaufen wird. Das Foto einer Zeitenwende.

# 38



## DLS TURBO

Dynamics + Lightweighting Study, kurz DLS, nennt Singer seine neueste Kreation auf 964-Basis. Vorbild ist der 934 der Rennstrecke, im Heck arbeitet ein Turbomotor mit 700 PS.

## MASCHINEN

- 12 TITELSTORY  
**911 S/T TYP 992 – LEIDER GEIL**
- 22 KLASSIK  
**356 C 2000 GD CARRERA 2 CABRIO – CHAMPAGNER-STIMMUNG**
- 38 MAGAZIN  
**DLS TURBO BY SINGER – INTERPRETATIONS-SPIELRAUM**
- 48 TUNING  
**REEN 964 RS-GT – DREI IN EINS**

# 12



## 992 S/T

525 PS, Schaltgetriebe, Leichtbau. Die schärfste Klinge der Elfer-Palette trägt das historisch aufgeladene Kürzel S/T im Namen.

## SERVICE, TEST + TECHNIK

- 30 FAHRBERICHT  
**718 SPYDER RS – DAS ENDE IST NAH!**
- 66 ROUTEN-PLANER  
**COL DE L'ISERAN**
- 72 TECHNIK  
**PANAMERA + MACAN 2024 – MIXED EMOTIONS**

## MENSCHEN + MOTOREN

- 58 REPORT  
**928 GERÄUSCHMESSWAGEN – LAUSCH-ANGRIFF**
- 82 HAPPY END  
**TOUR SÜDAFRIKA – PORSCHE KAP**

# 48



## REEN 964 RS-GT

Die Basis 964, der Motor 997 GT3 und die Steuertechnik von heute. Kein analoger Restomod, sondern ein klassischer Elfer mit tagesaktuellen Fahrleistungen will der REEN RS-GT sein.

## RUBRIKEN

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

# PORSCHE DESIGN



## Rebirth of an icon. Born in 1972. Redefined in 2022.

### CHRONOGRAPH 1 – ALL BLACK NUMBERED EDITION.

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

[porsche-design.com/Chronograph1AllBlack](https://porsche-design.com/Chronograph1AllBlack)



### ZEITAFEL „75 JAHRE PORSCHE SPORTWAGEN“

Als Porsche-Fahrer, Kunde, Freund der Marke sowie regelmäßiger Leser Ihres Magazins freue ich mich stets auf die neueste Ausgabe: Aufmerksamkeit, Themen und Fotos sind erstklassig!!! Auch für die „Jubi“-Ausgabe gebührt dem Team mein bester Dank. Jedoch gibt es aus meiner Sicht einen Fauxpas, der die Zeitleiste betrifft. Während dem für den Rennsport konzipierte GT1 in zwei Beiträgen gehuldigt wird, bleibt der für die Firma so wichtige und erfolgreiche Boxster der Baureihe 986 unerwähnt. Gleiches gilt für den Cayman 987C, Boxster und Cayman der Baureihe 981 und die 2016 eingeführten Typen 718. Schade, dass diese Mittelmotortypen in der Zeitleiste der Juni-Ausgabe fehlen. Sie waren, bzw. sind die Einstiegsmodelle in die Porsche-Welt und stehen dem 911 in nichts nach.

*Anm. d. Red.: Da haben Sie natürlich recht! Vermutlich hatten wir wegen des großen 911-Jubiläums die Elfer-Brille auf. Wir bitten um Nachsicht. Dass wir den Mittelmotortypen durchaus zugeneigt sind, beweisen die Fahrerberichte zu 718 Spyder RS und Cayman Style Edition in dieser und der letzten Ausgabe.*

Kurt Dirrschmidt

### EDITORIAL 1-2024



Carsten Klein

### 30 JAHRE 993

Zum Leserbrief von Porsche-Freund Michael Krüger hätte ich natürlich viel zu sagen, das meiste hat aber schon Tobias Kindermann in Ausgabe 4/2019 geschrieben – bei Kilometerstand 673.000 meines 993. Inzwischen haben sich noch einige Kilometer dazugesellt, gestern auf dem Weg zur Baustelle in Aachen waren es 721.127 km. Natürlich noch immer Matching Numbers und natürlich noch immer in der Porsche-Werkstatt meines Vertrauens seit dem 1. Tag vor fast 30 Jahren. Im April 2024 bekommt unser Langläufer das H-Kennzeichen, am Tag meines 75. Geburtstags. Ich denke, dass ich in 2024 meine dreiviertel Million Kilometer vollmachen werde! Weiterhin viele schöne Berichte in der PF und beste Porsche-Grüße aus Köln.

Klaus Pfeffer



### 992 DAKAR

In Anlehnung an Euren sehr informativen Fahrerbericht mit Ruben Zeltner (911 Dakar Typ 992). Hier mal ein paar Bilder vom Safari Porsche, der im Historic Rallye Cup und Retro Rallye Cup unterwegs ist. Mit dem kann man tatsächlich Rallye fahren, wenn auch nur im Histobereich! Sportliche Grüße vom Team Walter Lenz/Erhard Walenda

### RESTAURIERUNG 911 CARRERA 3.0

Solche Artikel lese ich besonders gern! Hassib Pektas Story könnte im Prinzip auch von mir erzählt sein. Ich bin auch so einer, ein Selfmade-man: Ich habe einige Autoteile für Datsun 280ZX und einen Jaguar designed und einen Eigenbau-Sportwagen (ganze Karosserie aus GFK) in über 1800 Arbeitsstunden eigenhändig hergestellt. Mein erster Porsche war ein 911 2.4 von 1973, dann kamen 356 C, 914 2.0 und 911 Carrera 3.0. Zurzeit fahre ich einen 996 Carrera 4 von 1999, ein Super-Auto. Dieses Auto, der 996, hat Porsche gerettet.

Rober Berliat

### MAKING OF



Weissach war ausgebucht, weshalb Fotograf Götz von Sternenfels zum Fotografieren des 928 Geräuschmesswagens in die leere (und leise) Tiefgarage des Porsche Museums umzog.

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



# ROT PUNKT KÜCHEN



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

driven by  
passion.

Mehr über Rotpunkt Küchen erfahren:  
[rotpunktkuechen.de](http://rotpunktkuechen.de)





## VIVA CARRERA

1953 gingen zwei Teams auf Porsche 550 bei der Carrera Panamericana an den Start, 1963 stellte Jack Heuer seine speziell für Rennfahrer entwickelte Armbanduhr mit Stoppfunktion vor, den Tag Heuer Carrera Chronograph. Das Doppeljubiläum feierten Porsche und TAG Heuer mit einem gemeinsamen Sonderwunsch-Projekt: Auf Basis des 718 Cayman GT4 RS sind in Zusammenarbeit mit Porsche Lateinamerika zwei besondere Fahrzeuge entstanden. Die Basis für die beiden Sondermodelle mit den Startnummern 152 und 154 (zwischen 1952 und 1954 nahm Porsche an dem Langstreckenrennen teil) stellte der 718 Cayman GT4 RS, gebaut wurden sie in der Sonderwunsch-Werkstatt in Zuffenhausen. Das Auto mit der Startnummer 154 feierte seine Premiere auf der Rennsport Reunion 7, das Fahrzeug mit Startnummer 152 Mitte Oktober 2023 bei der Carrera Panamericana. Im Frühjahr soll 152 für einen guten Zweck versteigert werden.



## TURBO-LOOK

2024 feiert der 911 Turbo seinen 50. Geburtstag. Um die Turbo-Typen der Modellpalette künftig deutlicher von anderen Produkten abzuheben, schärft Porsche deren Optik nach. So erhalten die Turbo-Modelle das modernisierte Porsche-Wappen in einem eigenen Farbton, *turbonit* getauft. Der metallische Grauton bleibt in Zukunft den Toptypen vorbehalten, soll Fahrzeugfront, Räder und Lenkrad sowie Bauteile im Innenraum zieren und dort auch als Kontrastfarbe dienen. Premiere feierte *turbonit* gerade beim neuen Panamera.



## ELEKTRO-SPORTBOOT

Noch bevor der neue Macan (s. S. 72) in Produktion geht, geht sein Elektro-Antrieb aufs Wasser. Zum Einsatz kommt der 400 kW starke Elektromotor in einem Gemeinschaftsprojekt mit dem Bootsbauer Frauscher – bis zu 46 Knoten (85 km/h) soll das 8,67 Meter lange, bis zu neun Passagieren Platz bietende Sportboot Frauscher x Porsche eFantom sein. Ähnlich wie bei Straßenfahrzeugen von Porsche lässt sich mit Hilfe vorgeprogrammierter Fahrmodi die jeweils passende Antriebscharakteristik anwählen. Die eFantom ermöglicht die Einstellungen Docking, Range, Sport und Sport Plus. Die Modi verändern die Kennlinie der Gasannahme und enthalten unterschiedliche Geschwindigkeitsbegrenzungen. So ist beispielsweise im Docking-Modus für die Hafenfahrt das Tempo auf acht Knoten (umgerechnet 15 km/h) limitiert. Auch der Steuerstand kommt von Porsche: Für das Design zeichnet das Studio F. A. Porsche verantwortlich.



## GETRIEBE – REPARIEREN UND OPTIMIEREN

Aufgeschoben ist nicht aufgehoben! Nachdem wir vor vier Jahren den nächsten Teil unserer PORSCHE FAHRER Workshop-Reihe ankündigten und die Pandemie dazwischen kam, holen wir die Veranstaltung nun endlich nach. Bei und mit dem Getriebe-Spezialisten Martin Bott gehen wir der Frage nach, welche Besonderheiten die 911-Getriebe auszeichnen und wo es Spielraum für Optimierungen gibt. Schwerpunkt sind die Baureihen 901, 911, 914, 915 und 930, die Porsche im 911 von 1963 bis Modelljahr 1986, im 914 und 911 Turbo einsetzte. Aber auch die danach folgende Getriebe-Generation G50 aus dem 911 Carrera 3,2 ab Modelljahr 87 sowie die Baureihen 964 und 993 werden behandelt. Im Workshop wird es um Themen wie Ölkühlung, verstärkte Lagerschilde, Aufarbeitung der Lagerstellen, Umbauten sowie Überholung und Anpassung an Leistungssteigerungen gehen.

**NUR NOCH WENIGE  
FREIE PLÄTZE!**

**Termin:** Samstag, 24. Februar 2024,  
**Uhrzeit:** 12:00 bis ca. 16:30 Uhr  
**Ort:** Bott Fahrzeugtechnik,  
Zur Ritterschlucht 3  
36115 Hilders

Der Preis pro Workshop beträgt für Abonnenten 139 Euro (Nichtabonnenten 169 Euro). Im Preis inbegriffen ist die Verpflegung vor Ort mit Getränken und Snacks. Begrenzte Teilnehmerzahl!

Das Anmeldeformular finden Sie auf [www.porsche-fahrer.de](http://www.porsche-fahrer.de) unter Aktionen.




*Für das besondere Urlaubserlebnis direkt am See  
mit Panoramablick auf die umliegenden Berge*

GRAND HOTEL ZELL AM SEE  
Esplanade 4-6, 5700 Zell am See  
[www.grandhotel-zellamsee.at](http://www.grandhotel-zellamsee.at)

T +43 (0) 6542 788-0  
[info@grandhotel-zellamsee.at](mailto:info@grandhotel-zellamsee.at)

Zu den  
Angeboten:





TITELSTORY - 911 S/T TYP 992

**LEIDER** GEIL



Nach GT3 Touring und GT3 RS dachten alle, da könne nichts mehr kommen. Das Spiel wäre ausgereizt. Falsch! Mit dem 911 S/T stellt Porsche die direkte Verbindung zwischen Straße und Rennstrecke her und einen Extrem-Elfer auf die Magnesium-Räder. So leicht, so rau, so stark.



**W**enn einer wie Andreas Preuninger, Gesamtprojektleiter GT-Fahrzeuge in Weissach, der jeden Tag am Tempo für morgen, an Leistung und Performance forscht, sich hier und jetzt auf die Zukunft festlegt, muss etwas Besonderes dahinterstecken. „Gäbe es die Chance, noch einen S/T zu bekommen und könnte ich ihn mir leisten, würde ich mir sofort einen kaufen. Das ist der beste Elfer, den wir derzeit haben! Und ich glaube, dass wird auch in ein paar Jahren noch gelten.“ Sagt's, legt den Auto-Blip-Schalter am Lenkrad auf Zwischen-gas um und ruft auffordernd von rechts rüber: „Und jetzt mal richtig Gas geben. Vollgaaaaas!“

Wir sitzen hier zusammen im Auto, um was zu erleben. Zum Abenteuer 911 S/T passt

das große Ganze ins Bild. Zum 60. Geburtstag des 911 hat Porsche sich und handverlesenen 1963 Kunden – das Premierenjahr des 901/911 gab die Limitierung vor – einen Elfer zum Geschenk gemacht, dessen Kürzel zwar an historische Vorbilder erinnert, aber den es so noch nicht gab: mit einem Preis von rund 292.000 Euro teurer als ein 911 Sport Classic auf Turbo-Basis, mit einem Gewicht von unter 1400 Kilogramm leichter als ein GT3 RS.

Der leistungsstärkste 911 mit Saugmotor und Handschaltung. Ein Elfer der extremen Ausschläge, aber ohne es sich auf den ersten Blick anmerken zu lassen. Auch beim Testwagenpreis von rund 339.000 Euro inklusive aller Extras mussten wir zweimal hinschauen.

Das Konzept hinter dem S/T klingt schon eher vertraut. Schon vor zehn Jahren hob Porsche ein Sondermodell aus der Taufe, das Bezug auf das 911-Jubiläum nahm. Der ebenfalls auf eine Stückzahl von 1963 Einheiten begrenzte 911 „50 Jahre 911“ auf 991-Basis erinnerte mit grünen Instrumentenziffern und Sitzmittelbahnen in Pepita an den 50 Jahre zuvor vorgestellten Ur-Elfer.

### LIMITIERUNG 1963 STÜCK

Ähnlich, aber anders der 911 R von 2016. Der nahm sich den wohl konsequentesten Renn-Elfer der Porsche-Frühzeit zum Vorbild, kombinierte Ausstattungs-Goodies der 50-Jahre-Edition mit dem 500 PS starken Vierliter-Motor des GT3 RS, Heckantrieb und

IN DEN FRÜHEN SIEBZIGERJAHRE STAND  
DAS KÜRZEL S/T FÜR SUPER UND TOURING,  
ALSO FÜR SCHNELL UND LEICHT, FÜR SUPER  
SPORTLICH UND SEHR REDUZIERT.



Sechsganggetriebe. Die Fans verzehrten sich danach, solvante Sammler zahlten fantastische Aufpreise. Schon damals dachten alle, besser könnte es nicht werden.

Und jetzt steht knisternd und knackend vom letzten Höllenritt der S/T vor der Tür – ein Auto, bei dem sich die Ingenieure, die Fahrwerks- und Leichtbauexperten, die Saugmotor-Fachleute austoben durften, als gäbe es kein Morgen.

Bei den in kleinsten Stückzahlen für den Rennsport gebauten 911 ST der späten Sechziger- und frühen Siebzigerjahre stand das Kürzel ST für Super und Touring, also für schnell und leicht, für supersportlich und sehr reduziert. Diesem Anspruch wird der aktuelle S/T gerecht.



### 911 S/T Typ 992

**Motor:** wassergekühlter Boxermotor

**Zylinder:** 6

**Bohrung x Hub:** 102,0 x 81,5 mm

**Hubraum:** 3996 cm<sup>3</sup>

**Leistung:** 386 kW (525 PS) bei 8500/min

**Drehmoment:** 465 Nm bei 6300/min

**Verdichtung:** 13,3 : 1

**Gemischauferbereitung:** Benzindirekteinspritzung

**Kraftübertragung:** Hinterradantrieb

**Getriebe:** Sechsgangschaltgetriebe mit Porsche Torque Vectoring Plus (PTV) mit mech. Hinterachs-Quersperre

**Karosserie:** selbsttragend, beidseitig verzinkter Ganzstahlaufbau

**Fahrwerk:** Doppelquerlenker-Achse mit Kugelgelenken (vorn), Mehrlenker-Achse teilweise mit Kugelgelenken (hinten); Porsche Active Suspension Management (PASM) mit Sportabstimmung und 20 mm Tieferlegung, Hinterachslenkung

**Bremsen:** Sechskolben-Alu-Monobloc-Bremssättel (vorn), Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel (hinten), gelochte, innenbelüftete PCCB-Scheibenbremsen 410 x 36 mm (vorn), 390 x 32 mm (hinten)

**Radstand:** 2457 mm

**Spurweite:** 1610 mm (vorn), 1553 mm (hinten)

**L x B x H:** 4573 x 1852 x 1279 mm

**Räder/Reifen:** 9,5 J x 20 mit 255/35 ZR 20 (vorn), 12 J x 21 mit 315/30 ZR 21 (hinten)

**Leergewicht:** 1380 kg

**Zul. Gesamtgewicht:** 1695 kg

**Höchstgeschwindigkeit:** 300 km/h

**Beschleunigung 0–100 km/h:** 3,7 s

**Tankinhalt:** 64 l

**Preis:** 292.187 Euro



Zeit für Romantik: Die grünen Ziffern der Instrumente, goldene Schriftzüge und das Nadelstreifmuster der Sitzmittelbahnen zitieren Elfer vorangegangener Generationen. Etwas Glanz lässt sich auch ein reduzierter 992 S/T gefallen.

Schnell ist er sowieso, die Spitze liegt bei 300 km/h. Das scheint bei einer Leistung von 525 PS eher adäquat als besonders beeindruckend, doch liegt der cw-Wert bei einer Stirnfläche von 2,05 m<sup>2</sup> auch nur bei 0,35. Beim Taycan liegt der Luftwiderstandsbeiwert bei 0,22 bei einer Stirnfläche von 2,33 m<sup>2</sup>.

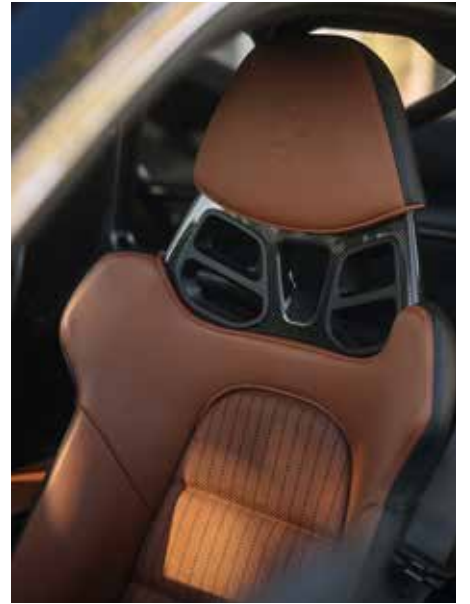
Das hilft aber nur zu erklären, warum der S/T bei 525 PS nicht noch schneller ist. Doch nicht Höchstgeschwindigkeit, sondern Beschleunigung und Verzögerung, präzises Handling und unbedingte Leichtfüßigkeit standen im Fokus der Entwickler. Wenn der mächtig beflügelte GT3 RS der Elfer für die Rundstrecke und der Touring ein GT3 für je-

den Tag ist, dann ist der ohne großformatigen Heckspoiler ausgerüstete S/T der ideale 911 für die Landstraße, gewundene Straßen und Bergpässe, „für Straßen, auf denen es keine 50 Meter geradeaus geht“, wie Andreas Preuninger sagt. Dafür wurde er entwickelt. Für den Spaß am Fahren.

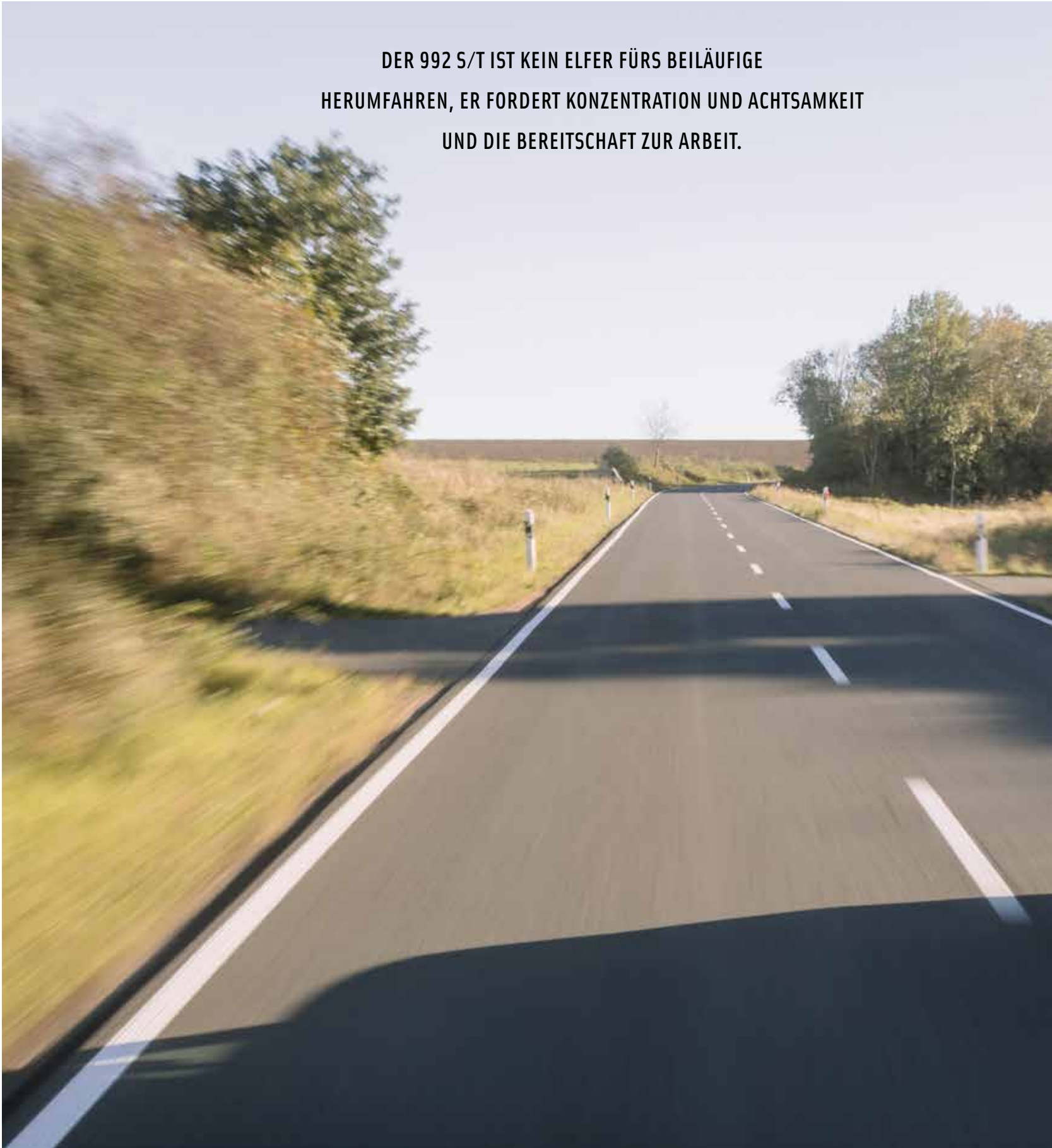
### GT-SECHSGANGSCHALTGETRIEBE

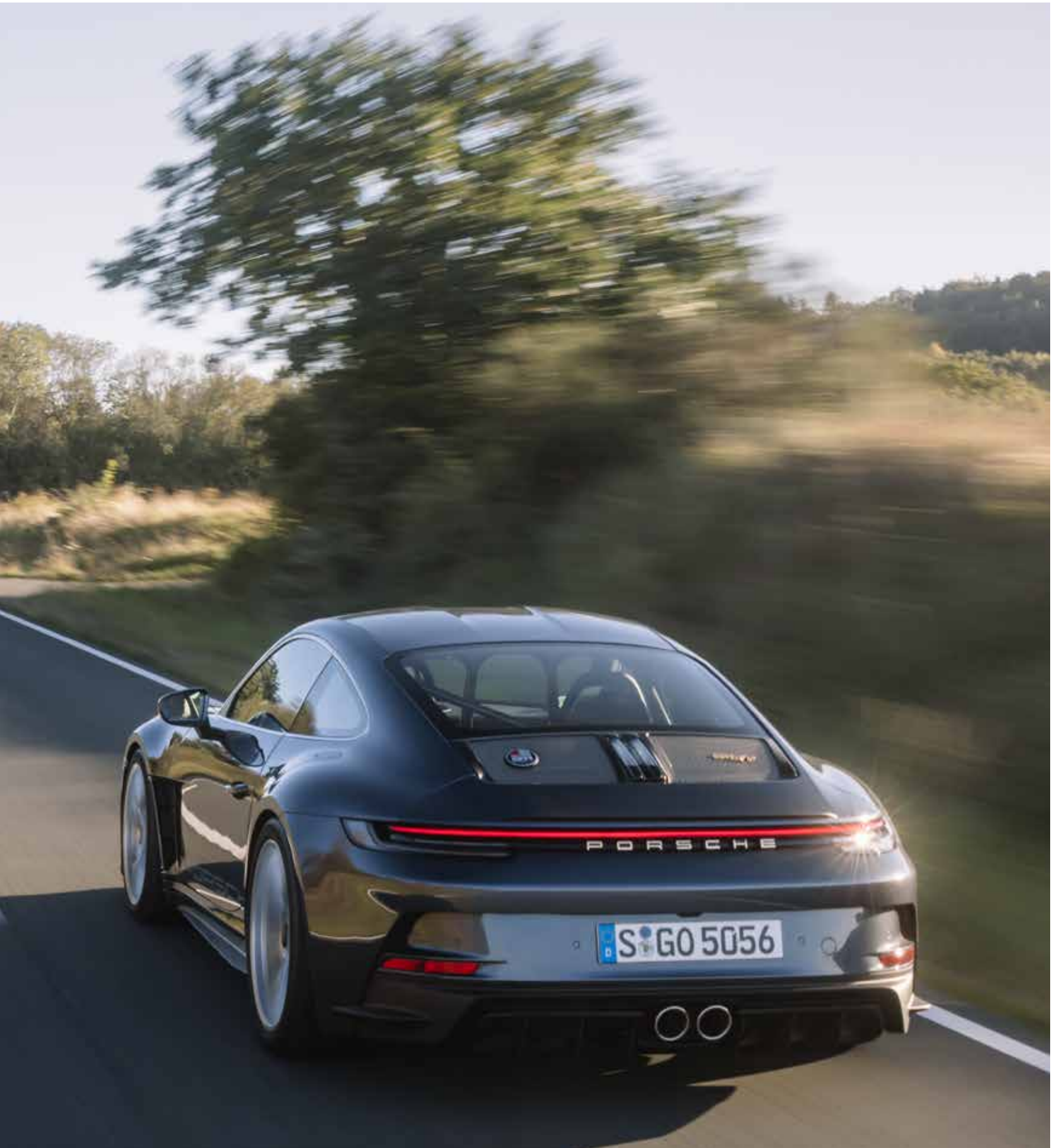
Hohe Drehzahlen und kurze Übersetzung bestimmen sein Wesen. Die vollen 525 PS liegen erst bei 8500/min an, kurzzeitig dürfen es auch 9000 Touren sein. Eine Alternative zum kurz übersetzten GT-Sechsganggetriebe ist nicht vorgesehen. Die exklusive Leichtbau-





**DER 992 S/T IST KEIN ELFER FÜRS BEILÄUFIGE  
HERUMFAHREN, ER FORDERT KONZENTRATION UND ACHTSAMKEIT  
UND DIE BEREITSCHAFT ZUR ARBEIT.**







## 911 ST

Den einen 911 S/T, bzw. ST (Super Touring) gibt es nicht, das historische Vorbild hat viele Facetten. Die ersten speziell für Renn- und Rallyeeinsätze vorbereiteten 911 entstanden ab 1969 auf Basis des 180 PS starken 911 S 2.2, konzipiert als Nachfolger der Typen 911 R und T/R. Die ab Werk angebotenen Modifikationen umfassten Änderungen an Fahrwerk und Aufhängung, leichtere Karosserieteile aus Aluminium oder Kunststoff, Kotflügelverbreiterungen, breitere Räder und Reifen, angepasste Getriebeübersetzungen und auch stärkere Motoren. Mit größerer Bohrung kam der 2,2-Liter-Motor des ST 2.3 auf einen Hubraum von 2247 cm<sup>3</sup> und eine Leistung von 240 PS. Parallel dazu traten bei Rallye-Veranstaltungen auch 911 ST mit 2,2-Liter-Motor an.

Bei der „Tour de France“ 1970 fuhr Gérard Larousse in einem ST 2.4 hinter einem Matra auf Platz 2. Durch mehr Bohrung und erweiterten Hub wuchs der Hubraum auf 2395 cm<sup>3</sup>, die Leistung auf 260 PS bei 8000/min. Mit einem Leergewicht von nur 790 Kilogramm setzte der ST Tour de France eine neue Bestmarke, startete aufgrund seines Hubraums aber in der Prototypen-Klasse. Mit dem Erscheinen des 911 2.4 zum Modelljahr 1972 stieg die laut FIA-Reglement zulässige Obergrenze auf 2,5 Liter Hubraum. Der 2492 cm<sup>3</sup> große Motor (Typ 911/70) wurde mit Rennkolben und bearbeiteten Zylinderköpfen mit größeren Ventilen und polierten Kanälen sowie wahlweise mit Weber-Vergasern oder Benzineinspritzung ausgerüstet und leistete 270 PS bei 8000/min. Ab Werk trug der 911 ST 2.5 den Code M491 und kostete 49.000 Mark. Angaben zu Stückzahlen differieren, auch weil 911 ST-Versionen keine gesonderten Fahrgestellnummer aufwiesen. Beim ST 2.5 sprechen Barth/Büsing von 21 Rundstrecken- und zwei Rallye-Fahrzeugen.



Kupplung braucht altmodisch viel Kraftaufwand, der Pedalweg ist kurz und das vom Einmassenschwungrad hervorgerufene Mahlen und Rasseln des Getriebes erinnert an den 964 RS. Dass es sowas noch gibt, denkt man sich unwillkürlich. Herrlich!

Das lineare Ansprechen des Motors überträgt sich auf den Fahrer, die feinnervigen Reaktionen des Fahrwerks auf den Gemütszustand. Einen Gang zu weit unten eingelegt, eine Spur zu viel Gas und in der Kurve kommt auch gerne mal das Heck rum. Der 992 S/T ist kein Elfer fürs beiläufige Herumfahren, er fordert Konzentration und Achtsamkeit und die Bereitschaft zur Arbeit.

Zur Wahrheit gehört auch, dass er im alltäglichen Verkehr das Beste und Schlechteste der anderen Menschen zum Vorschein bringt. Die einen heben den Daumen und machen im vorausseilenden Gehorsam Platz, selbst wenn dieser gar nicht eingefordert wird, die anderen versuchen unter Aufbie-



tung aller Möglichkeiten und riskanten Manövern dranzubleiben oder besser noch zu überholen. Wer es sich gemütlich machen oder sich langweilen will, sollte niemals in einen S/T steigen.

Rein rechnerisch ist er reine Askese, wiegt 40 Kilogramm weniger als ein GT3 Touring, dem er doch stets näher scheint als dem gewaltigen GT3 RS. Die Türen mit solidem Bügelgriff, Fronthaube, Kotflügel und Dach sind Carboneile; Magnesium-Räder, Dünnglas und Leichtbau-Batterie sind ebenfalls serienmäßig.

### HERITAGE DESIGN PAKET „60 JAHRE 911“

Sogar die Hinterachslenkung wurde zugunsten eines optimierten Leergewichts von nur 1380 Kilogramm (das Leistungsgewicht liegt bei 2,6 kg/PS) eingespart. Zum direkten Vergleich: ein normaler 911 Carrera wiegt 1505 kg. Zum handlichen Charakter hätte die HAL gut gepasst, aber Purismus wurde höher bewertet. So viel Konsequenz nötig Respekt ab.

Einige Extras sind natürlich auch beim reduzierten S/T noch drin, größtmöglicher Posten ist das Heritage Design Paket „60 Jahre 911“ der Exclusive Manufaktur für 17.504 Euro. Auf den übertriebenen Foliensatz mit Startnummern auf den Türen lässt sich leicht verzichten, stilsicherer wirken der goldene 911 S/T-Schriftzug am Heck, der entfernt an ganz frühe Elfer erinnert, und die Bi-Color-Innenausstattung mit schwarzem und cognacfarbenen Leder.

Im Cockpit vermischen sich die Einflüsse aus sechs Jahrzehnten 911, es gibt Instrumente mit grünen Ziffern wie 1964 und Sitzmittelbahnen im klassischen Nadelstreif-Look der Achtzigerjahre, die nicht nur toll aussehen, sondern nebenbei auch noch bequem und griffig sind. Dass der 911 S/T der Porsche-Presseabteilung darüber hinaus weitere Optionen wie Liftsystem an der Vorderachse oder Rückfahrkamera besitzt, haben wir gar nicht gemerkt – es ging ja immer nur vorwärts

**Bloß nicht zu dick auftragen: Fronthaube und viele weitere Teile der Karosserie bestehen aus leichtem Carbon, aber tragen es nicht zur Schau. Trotzdem protzt der S/T mit einem rekordverdächtigen Leichtgewicht von 1380 Kilogramm.**

und das Fahren im irren Leichtbau-Hochdrehzahl-Elfer forderte volle Konzentration.

Dass es nicht immer Volllast war, wie vom begeisterten Entwicklungschef bei der gemeinsamen Probefahrt eingefordert („Das ist nicht Vollgas, ich höre das“) lag eher daran, dass die Bedingungen des alltäglichen Straßenverkehrs vom S/T überfordert waren. Auch Walter Röhrl, sagt Andreas Preuninger, gehöre zu den Fans des 911 S/T. „Er sagte, dass sei das beste Auto, das er in seinem Leben gefahren wäre.“ Die Chancen, dass der Walter noch einen bekommt, stehen wohl ganz gut. ◀

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

KLASSIK – 356 C 2000 GS CARRERA 2 CABRIO

# CHAMPAGNER STIMMUNG



Mehr als ein 2000 GS Carrera 2 Cabrio konnte ein 356 nicht werden,  
schon die vollumfängliche Modellbezeichnung signalisierte die Ausnahmerecheinung.  
In seiner höchsten Evolutionsstufe war der offene 356 C Carrera vor 60 Jahren das,  
was heute ein 911 Turbo S Cabrio bedeutet: maximale Leistung, purer Luxus.





**D**ie Krone der Schöpfung gibt sich betont zurückhaltend. Ohne exotischen Karosseriewerkstoff, wie er beim 904 Carrera GTS damals schon serienmäßig ist, ohne Effekthascherei in Form von Anbau- oder Zierteilen, zusätzliche Schlitze in der Motorhaube oder Sebring-Endschalldämpfer, dessen ohrenbetäubender Sound die Fensterscheiben klirren lässt. Der 356 C Carrera 2 wirkt zurückhaltend, vornehm und erwachsen. Fast schon zahm.

Mit den harten, auf ein Maximum an Motorsport reduzierten Wettbewerbsgeräten der Frühzeit, bei denen es eine Heizung nur auf Wunsch gab, hatte ein Carrera der letzten Ausbaustufe beinahe nur noch den Motor mit den zwei obenliegenden Nockenwellen, deren Königswellenantrieb und die Doppelzündung mit zwei Zündverteiltern und zwei Zündkerzen pro Zylinder gemein.

Warum auch nicht? Er konnte es sich leisten, musste nach zehn Jahren nichts mehr beweisen: Die hochdrehenden, exklusiven Typen der Baureihe 356 hatten Rennen gewonnen und den Alltag erobert. 1963 war selbst ein 356 mit Viernockenwellen-Motor ein Auto für jeden Tag (wenn auch nicht für Jedermann) und lässt sich auch heute so fahren. Doch dazu später mehr.

Herzstück des Mythos Carrera zu seiner Gründungszeit war das Triebwerk, das in seiner technischen Komplexität und bei der PS-Zahl stets den Unterschied machte. In den normalen Stoßelstangen-Motoren steck-

te bei aller Leistungsfähigkeit immer noch viel Volkswagen, aber Carrera meinte Porsche.

Anfang April 1953 absolvierte der nach seinem Schöpfer benannte „Fuhrmann-Motor“ mit der Typennummer 547 seinen ersten Prüfstandslauf, schon ein Jahr später befeuerte er den Klassensieg eines 550 Spyder beim Langstreckenrennen Carrera Panamericana. Die Bezeichnung „Carrera“ wurde zur Auszeichnung leistungsstarker, betont sportlicher Porsche und zum Gütesiegel, das für Topleistungen und exklusive Stückzahlen stand. Bis in die frühen Achtzigerjahre blieb das so, dann wurde die Begrifflichkeit nach und nach Allgemeingut und Normalität.

### GÜTESIEGEL CARRERA

Damit sich das Abenteuer Fuhrmann-Motor irgendwie rechnete, ebneten die Ingenieure dem so kostspielig zu produzierenden wie hohen Wartungsaufwand einfordernenden Triebwerk den Weg in die Serie. 1955 erschien der 356 A Carrera 1500 GS, der aus 1498 cm<sup>3</sup> domestizierte 100 PS holte. 1958 wurde aus dem Typ 547 der weiterentwickelte Typ 692/2 bzw. 692/3 mit 1588 cm<sup>3</sup> Hubraum und zwischen 105 und 145 PS stark.

Die schwächste Ausführung richtete sich an den Sportfahrer, der auch im Alltag mit gelochten Handschuhen ins Auto stieg, die höchste Eskalationsstufe war für den Renneinsatz gezüchtet.

Kleinkariert: Pepita war eigentlich für Coupés vorgesehen, beim Cabrio gab es den Stoff nur auf Sonderwunsch. Das Holzlenkrad war beim Carrera serienmäßig.





## ZEHN JAHRE NACH DEM DEBÜT DES HOCHGEZÜCHTETEN FUHRMANN-MOTORS VOLLZOG DER 356 C 2000 GS CARRERA 2 DEN WANDEL VON TEMPO UND ASKESE ZU LEISTUNG UND LUXUS.

Den ersten Schritt vom Renngerät zum Luxusgut machte Porsche in Form des 356 A Carrera GS, dessen Abkürzung zwar für Grand Sport stand und dabei doch zahmer geriet als die kompromisslose Gran Turismo-Variante Carrera GT. Coupé und Speedster ließen sich für den Einsatz im Motorsport als GT kaufen, während der 356 A 1600 GS Carrera de Luxe als 20.490 Mark teures Hardtop-Cabriolet an der Spitze der Modellpalette stand. Ein Convertible D als 60 PS starke „Dame“ und günstige Cabrio-Alternative kostete fast 8000 DM weniger.

Im Frühjahr 1962 erlebte der Fuhrmann-Motor schließlich seine maximale Ausbaustufe – der Zusatz 2 in der Modellbezeichnung machte deutlich, dass es sich um eine neue Variante des Themas Carrera handelte.

Wieder gab es mehr Hubraum, erneut mehr Leistung. Bei 1966 cm<sup>3</sup> leistete die Standard-Ausführung des Typs 587/1 mit Solex-Vergasern 130 PS bei 6200/min. Die Höchstgeschwindigkeit des neuen 356 B 2000 GS Carrera 2 lag je nach Übersetzung bei 200 km/h.

Schon das Hubraumplus von 0,4 Litern distanzierte den Carrera 2 vom normalen 356. Die GT-Variante unterschied sich noch einmal deutlich von der Standardversion. Der mit Weber-Vergasern bestückte Vierzylinder des Typs 587/2 leistete 140 PS, hinzu kamen Türen und Hauben aus Leichtmetall sowie Seitenscheiben und Heckfenster aus Plexiglas. GT meinte Leistung, Leichtbau und letztmalig Motorsport – denn den Nachfolger

356 C, mit dem die Baureihe im Herbst 1963 in die finale Runde ging, gab es nur noch als GS-Ausführung.

Zehn Jahre nach dem Debüt der hochgezüchteten Verbrennungsmaschine des Ernst Fuhrmann vollzog der 356 C 2000 GS Carrera 2 damit den Wandel von Tempo und Askese zu Leistung und Luxus. Ähnlich wie es später beim 911 mit dem Erscheinen des 911 Turbo passierte.

### SPITZE DER MODELLREIHE

Für den Motorsport führte Porsche künftig den 904 Carrera GTS im Programm, in dessen Mitte ein 155 starkes Triebwerk des Typs 587/3 arbeitete – eine Rennversion des 356 war somit nicht mehr erforderlich. Aber selbst beim 904 war der Viernockenwellenmotor noch das Maß der Dinge. Den Abstand zum plötzlich konservativ anmutenden 356 Carrera 2 Coupé stellte der Preisunterschied von 6000 Mark her.

Mit einem Preis von 24.700 bzw. 25.650 Mark mit Hardtop markierte das Carrera 2 Cabrio auch weiterhin die Spitze der ausgedünnten 356-Baureihe zum Modelljahr 1964, die mit 75, 95 und 130 PS in die letzte Runde ging.

Die 60 PS starke „Dame“ war Geschichte, die Karosserie entsprach der optimierten, späten T6-Ausführung des Vorgängers 356 B und auch der Zweiliter-Carrera-Motor mit den eckigen Luftfiltern (die einen flacher bauenden Grill in der Motorhaube erforderlich machten) präsentierte sich unverändert. Neu waren der sanft



DIE SCHWÄCHSTE AUSFÜHRUNG RICHTETE SICH AN DEN  
SPORTFAHRER MIT DEN GELOCHTEN HANDSCHUHEN, DIE HÖCHSTE  
ESKALATIONSSTUFE WAR FÜR DEN RENNEINSATZ GEZÜCHTET.



**356 C 2000 GS Carrera 2 Cabrio**

**Motor:** luftgekühlter dohc-Boxermotor Typ 587/1

**Zylinder:** 4

**Bohrung x Hub:** 92 x 74 mm

**Hubraum:** 1966 cm<sup>3</sup>

**Leistung:** 130 PS bei 6200/min

**Drehmoment:** 162 Nm bei 4600/min

**Verdichtung:** 9,5 : 1

**Gemischaubereitung:** 2 Doppel-Fallstromvergaser Solex 40 PII-4

**Kraftübertragung:** Hinterradantrieb

**Getriebe:** Vierganggetriebe Typ 741/20

**Karosserie:** Coupé-Karosserie auf Stahlblech-Kastenrahmen

**Fahrwerk:** Einzelradaufhängung, Kurbellänglenker und querliegende Drehstabfedern mit Stabilisator (vorn), Pendelachse an Länglenkern und querliegende Drehstabfedern mit Stabilisator (hinten)

**Bremsen:** Scheiben

**Radstand:** 2100 mm

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

**L x B x H:** 3980 x 1670 x 1320 mm

**Räder/Reifen:** 4,5 J x 15 mit 165 x 15

**Leergewicht:** 1010 kg

**Zul. Gesamtgewicht:** 1360

**Höchstgeschwindigkeit:** 200 km/h

**Beschleunigung 0-100 km/h:** 9 sec

**Bauzeit:** 1963/64

**Stückzahl:** 131 (356 C Carrera 2 gesamt)





modernisierte Innenraum mit der Konsole unter dem Armaturenbrett und dem geänderten Schaltknüppel sowie die Bremsanlage.

Anstelle der teuer zu fertigen Eigenkonstruktion mit innenumgriffenen Scheibenbremsen erhielt der 356 C eine Bremsanlage mit Scheibenbremsen des Herstellers ATE an allen vier Rädern. Die dadurch erforderlichen neuen Räder brachten flachere Radkappen mit sich, die zum Erkennungszeichen der neuen 356-Generation wurden. Die querliegende Ausgleichsfeder im Heck hatte schon der alte Carrera besessen.

### KONKURRENZ VON JAGUAR UND ALFA ROMEO

Der „Angstgriff“ zum Festhalten auf der Beifahrerseite war nun aus Gummi, es gab Armlehnen an Türen und ein Holzlenkrad beim 356-Topmodell serienmäßig. Ab Werk fehlten der Carrera-Version die Stoßstangenhörner vorne wie hinten sowie die Schallgitter neben den vorderen Blinkern. Stattdessen fanden sich hinter den Öffnungen Ölkühler und unter der hinteren Stoßstange ein Abschlussblech, durch dessen senkrechte Kühlschlitze heiße Luft aus dem Motorraum abgeführt wurde.

Die beiden Endrohre der Auspuffanlage in Wagenmitte waren ein Erkennungszeichen des exklusiven Carrera, der sich am Ende seiner Karriere populären Mitbewerbern wie dem Jaguar E-Type oder dem feinen Alfa Romeo 2600 Sprint gegenüber sah, die beide mit dohc-Sechszylindern ausgerüstet waren.

Zylinderzahl und Leistung der internationalen Konkurrenz machten deutlich, dass die Zeiten der Vierzy-

linder in dieser Wagenklasse gezählt waren – und der in Entwicklung befindliche 901 dringend gebraucht wurde.

Für Reinhard Seiffert, Tester bei *auto, motor + sport* und späterer *Christophorus*-Chefredakteur, bedeutete die Existenz eines alltagstauglichen Sportwagens mit einem Rennmotor einen Wert an sich: „Mit Vernunftgründen allein ist dem Carrera nicht beizukommen – sonst würde er wahrscheinlich gar nicht gebaut.“ Der mit 50 Litern Fassungsvermögen zu kleine Tank gab milden Anlass zur Kritik, vom Nutzer forderte der Profi Seiffert aufgrund der Fahrleistungen eines 356 Carrera „fahrerische Reife“.

Nur 131 Kunden verfügten über die Reife oder zumindest das Geld und leisteten sich im finalen Jahr des Hochleistungsmodells einen 356 Carrera; nur 30 davon wählten die Cabrio-Version und nur vier bestellten es in der warmen, cremigen Farbe Champagner-Gelb.

### ENDE MIT KLEINEN STÜCKZAHLEN

Mit dem Wissen um die Seltenheit und dem Gebot Reinhard Seifferts im Hinterkopf, fällt die Annäherung verhalten aus. Ist das noch ein Auto? Oder schon Kunst?

Dieses 356 C 2000 GS Carrera 2 Cabrio, um noch einmal den langatmigen Superlativ zu bemühen, spart nicht mit Drama. Der Tachometer reicht bis 250 km/h, als VW Käfer noch 115 km/h Spitze fuhren, der rote Bereich des Drehzahlmessers bis 6200/min. Das optionale VDO-Thermometer mit Außen- und Innentemperaturanzeige scheint exotische Spielerei, wurde 1963 aber tatsächlich mit 92 Mark in der Liste der Zusatzausstattungen geführt.

Auch Schalensitze, Golde-Schiebedach, Talbot-Spiegel oder Kokosmatten gab es auf Wunsch. Ein „kleiner

Mit einem Hubraum von 1966 cm<sup>3</sup> leistete die Standard-Ausführung des Typs 587/1 mit Solex-Vergasern 130 PS bei 6200/min, die GT-Variante kam auf 140 PS.



Schottenkoffer“ kostete nur 63,50 Mark, dafür war die „Schlummerrolle“, die Kopfstütze mit Beschlag, mit 122,50 Mark ein teures Extra. Selbst Sitze und Türtafeln im Pepita-Look sind historisch korrekt: Es gab sie bereits, bevor der 901 auf den Markt kam und kosteten 76,50 Mark Aufpreis zum serienmäßigen Cordsamt. In einem Cabrio mit serienmäßigen Ledersitzen dürfen sie als ganz besonderer Sonderwunsch gelten.

Dass selbst ein Carrera am Ende einfach nur ein Porsche ist, dass er wie selbstverständlich fährt und funktioniert, ist auch Teil der Faszination Fuhrmann-Motor. Ungerührt und ohne Murren springt der Zweiliter-Viernockenwellenmotor an und begeistert auf Temperatur gebracht mit unerwartetem Drehmoment. 162 Nm bei zivilen 4600/min sind es – wir hatten ihn, in Erinnerung an eine Fahrt im hochfrequenten 550 Spyder, nervöser, fragiler erwartet.

Es ist die Art und Weise mühelos schnell zu sein, die am meisten Eindruck macht und die Mär vom empfindlichen Kunstwerk Carrera verblassen lässt. Der hohe Reifegrad der Konstruktion 356 in Machart und Abstimmung ist in jedem Detail spürbar, aber der Motor macht den Unterschied.

Er liefert alltagstauglichen Dampf und selbst jenseits der 6000/min-Marke dreht und läuft das feinmechanische Kunstwerk im Heck frei und voller Hingabe, aber nie so, dass der Fahrer gespannt hineinhören müsste. Mit seinen nahezu identischen Leistungsdaten und der betonten Drehfreude fährt er sich wie ein früher 911, den es vor 60 Jahren – als ein 356 nicht mehr werden kann, als ein Cabrio mit Carrera-Motor – noch gar nicht gibt. ◀

*Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Roman Rätzke*

**TICKETS**

online günstiger



classicmotorshow.de



**2.-4. FEB. 24**  
WIR STARTEN DIE SAISON





FAHRBERICHT – 718 SPYDER RS

# DAS ENDE IST NAH!

**Zum Finale der Mittelmotor-Baureihe haut Porsche noch einmal einen raus.  
Der Spyder RS ist nicht nur der letzte 718 mit Verbrennungsmotor, sondern auch der erste offene,  
für die Straße zugelassene RS der Neuzeit. Ein Superlativ und ein denkwürdiger Schlusspunkt.**





## DAS IST ER

Der Spyder ist der dritte seiner Art und als RS auch eine Verbeugung vor der eigenen Geschichte. Der Beweis dafür, dass die gerne mal belächelte Mittelmotor-Baureihe mehr sein kann als eine günstige Elfer-Alternative. Viel mehr! Mit dem 500 PS starken Vierliter-Saugmotor des GT3 bzw. GT3 R gehört er streng genommen sogar zur direkten Linie der berühmten 550 RS Spyder und RS 60 Spyder – auch die trugen ein Triebwerk in der Mitte, das in der Serie und im Rennsport zum Einsatz kam und zu seiner Zeit, also noch in der Pre-Turbo-Ära, das maximal Mögliche darstellte.

Einen RS auf Boxster-Basis gab es jedoch noch nie! Spyder hingegen schon einige. Der Boxster der Ur-Baureihe 986 durfte sich als Sondermodell 550 Spyder nur mit dem Namen schmücken, der Boxster Spyder des Typs

987 (2010) machte mit Leichtbau und Notverdeck erstmals ernst. Der zweite Boxster Spyder aus der Baureihe 981 (2015) spielte darüber hinaus die Karte Leistung: Mit 3,8 Litern Hubraum und 375 PS distanzierte er den 330 PS starken Boxster GTS deutlich.

Der dritte Spyder (2019) war der erste Boxster, der nach der Umstellung auf Turbomotoren wieder mit einem Saugmotor zu haben war. Der auch im Cayman GT4 verfügbare, auf dem Block des Dreiliter-Turbo des 911 basierende Vierliter-Sechszylinder leistete 420 PS und stellte bei der PS-Zahl eine neue Bestmarke auf.

Dass die neue RS-Variante – wie auch das Schwestermodell Cayman GT4 RS – über den Motor des 992 GT3 verfügt, stellt den größten Unterschied zu 718 Spyder und GTS dar. Weil der Vierliter-Sauger des GT3 für den

Einbau im 718 um 180 Grad gedreht werden musste und dort andere Platzverhältnisse herrschen, wurden Ansaugtrakt und Abgasanlage neu konstruiert.

Darüber hinaus ist der Spyder RS auch der leichteste Vertreter der ganzen 718-Familie: Den Spyder mit PDK unterbietet er mit 40 Kilogramm, den GT4 RS sogar noch um fünf Kilogramm. Beim Preis geben sich die beiden Hochleistungsversionen nichts, beide stehen mit 155.575 Euro ganz oben in der Modellpalette.

## DAS KANN ER

Leistung, Agilität und Leichtbau kennzeichnen den Spyder RS. 500 PS gab es in einem Boxster noch nie! Der Vierliter-Sauger, in der 911-Modellpalette längst eine Ausnahmeerscheinung,





**DER SPYDER RS MIT DEM  
500 PS STARKEN VIERLITER-  
SAUGMOTOR GEHÖRT ZUR LINIE  
DER BERÜHMTEEN 550 RS SPYDER  
UND RS 60 SPYDER – OHNE  
EIN RENNWAGEN ZU SEIN.**





### 718 Spyder RS

**Motor:** wassergekühlter Boxermotor

**Zylinder:** 6

**Bohrung x Hub:** 102,0 x 81,5 mm

**Hubraum:** 3996 cm<sup>3</sup>

**Leistung:** 368 kW (500 PS) bei 8400/min

**Drehmoment:** 450 Nm bei 6750 U/min

**Verdichtung:** 13,0 : 1

**Gemischauferbereitung:** Benzin-Direkteinspritzung

**Kraftübertragung:** Hinterradantrieb

**Getriebe:** Siebengang-PDK, Porsche Torque Vectoring (PTV) mit mech. Hinterachs-Quersperre

**Karosserie:** selbsttragend, beidseitig verzinkter Ganzstahlaufbau

**Fahrwerk:** Einzelradaufhängung rundum (McPherson-Bauart); Porsche Active Suspension Management (PASM) mit Sportabstimmung, Stahlfederung mit 30 mm Tieferlegung

**Bremsen:** Sechskolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, gelochte u. innenbelüftete Scheibenbremsen 380 x 36 mm (vorn), Vierkolben-Alu-Monobloc-Bremssättel, gelochte u. Innenbelüftete Scheibenbremsen 380 x 30 mm (hinten)

**Radstand:** 2484 mm

**Spur:** 1545 mm (vorn), 1542 mm (hinten)

**L x B x H:** 4418 x 1822 x 1252 mm

**Räder/Reifen:** 8,5 J x 20 mit 245/35 ZR 20 (vorn), 11 J x 20 mit 295/30 ZR 20 (hinten)

**Leergewicht (DIN):** 1410 kg

**Zul. Gesamtgewicht:** 1755 kg

**Höchstgeschwindigkeit:** 308 km/h

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

**Tankinhalt:** 54 l

**Durchschnittsverbrauch im Test:** 13,5 l SP/100 km

**Preis:** 155.575 Euro (Testwagenpreis: 170.260 Euro)

**ER IST DER LEICHTESTE VERTRETER DER 718-BAUREIHE.  
PLATZ FÜR SINNFREIE SPIELEREIEN GIBT ES HIER NICHT,  
NUR EISKALTE REDUKTION AUF DAS WESENTLICHE.**

ist die klassische Art von Motor, von dem Porsche-Fans träumen. Im Spyder RS hat ihn das Entwicklerteam aus Weissach an ein kurz übersetztes Siebengang-PDK gekoppelt: Nach 3,4 Sekunden soll die 100-km/h-Marke fallen, nach rund elf Sekunden Tempo 200 km/h erreicht sein. Spitze: 308 km/h!

Wie ein Blatt bei Sturm fegt die GT3-Maschine den nur rund 1400 Kilogramm leichten Spyder RS voran, erst bei 9000/min ist das Drehzahllimit erreicht. Wie soll ein Elektromotor so viel Emotionalität und analogen Fahrspaß erzeugen? Aber der liegt weniger in der  $v_{\max}$  begründet, sondern vielmehr im Handling.

Mit Semi-Slicks auf wunderschönen 20-Zoll-Alu-Rädern (Magnesium-Räder gibt es gegen Aufpreis bzw. sind im Weissach-Paket enthalten) und einem Kurven vorausahnenden Fahrwerk zeigt sich der Super-Spyder von seiner idealen Seite. Glasklar und präzise einlenkend, dabei selbst auf ruppigem Belag nie überzogen hart. Einen Rest soften Cabrio-Gefühls haben die Ingenieure der Besatzung gelassen.

Obwohl das gleiche für den Rennstreckenbetrieb einstellbare Fahrwerk mit Kugelgelenken wie im Cayman GT4 RS drunter steckt, fühlt sich der Spyder RS – ganz anders als bei der Sound-Kulisse – nie nach Rundstrecke an. Der konsequente Leichtbau gäbe das her. Porsche vergisst nicht die dünnere Auslege-

ware im Innenraum zu erwähnen, die ebenfalls etwas Gewicht einspart, aber wichtiger sind aus Carbon gefertigte Bauteile wie Fronthaube und Kotflügel. Die NACA-Öffnungen in der Haube dienen der Belüftung der in Umfang und Stärke gewachsenen Bremse an der Vorderachse, die Kiemer in den Kotflügeln reduzieren den Auftrieb. Platz für sinnfreie Spielereien gibt es hier nicht, nur eiskalte Reduktion auf das Wesentliche.

Ist ein Preis jenseits der 150.000-Euro-Marke angemessen? Ambitioniert ist er auf jeden Fall! Für rund 40.000 Euro mehr gibt es bereits einen 911 GT3, für über 50.000 Euro weniger einen Boxster GTS 4.0. Und selbst ein 911 Carrera S Cabrio ist noch ein paar Tausender billi-

ger. Ein Spyder RS wird ganz sicher weder der erste noch der einzige Porsche in der Garage seines Besitzers sein.

### **DAS KANN ER NICHT**

Kompromissfähigkeit ist nicht die Stärke des Spyder RS, so wurde er nicht konstruiert. Erstens: Er kann nur schnell und laut und anders laut. Das liegt an den formal erstklassig integrierten Öffnungen für die Verbrennungsluft, die direkt an den Gehörgängen der Insassen liegen.

Aus dem „ungefilterten Klang“, der Musik in den Ohren aller Gasheads, wird auf der Autobahn ein lärmendes Hintergrundsägen, das der Langstreckentauglichkeit auf Dauer



GEMÄSS OFFIZIELLER PORSCHE-DEFINITION  
IST EIN SPYDER EIN OFFENES AUTO, DAS GESCHLOSSEN  
GEFAHREN WERDEN KANN.





abträglich ist. Genauso wie der serienmäßige 54-Liter-Tank, der bei einem Verbrauch von rund 13 Litern häufige Tankstopps erfordert. Der aufpreispflichtige, nur 190 Euro teure 90-Liter-Tank schafft da Abhilfe und ist ein notwendiges Extra. Bei Aktivierung des Klappen-auspuffs wird unter das Ansauggeräusch eine dunklere Note gemischt: Damit wird's noch lauter – 500 Kilometer am Stück gehen im Spyder RS an Ohren und Nerven.

Zweitens: Ein Spyder ist ein offenes Auto, das geschlossen gefahren werden kann. So lautet die offizielle Definition bei Porsche. Mit aufgezogenem Notverdeck und separat montiertem Windschott ist er geschlossen, ohne Windschott und bei geöffneten Fenstern halb und oben ohne ganz offen. Die letzte Stufe ist so reiz- wie sinnvoll, schon weil das System den Fahrer beim Tempo 200 daran erinnert, das hohe Geschwindigkeiten das Material übermäßig belasten. Jede Änderung einer dieser Optionen ist mit viel Fummelei an Riegeln, Spannseilen und Dachhaut verbunden, die ohne Anleitung zum Scheitern führt. Intuitiv kann der Spyder in diesem Fall nicht und für Spontanität braucht es Übung.

Drittens: Es gibt ihn nur mit PDK. Das passt zur unbedingt Performance-orientierten Ausrichtung des 718 Spyder RS, aber ein Sechsgangschaltgetriebe – wie es auch beim 911 S/T, dem Bruder im Geiste, Pflicht ist – hätte gut zum reduzierten Charakter gepasst. So viel Romantik darf sein. Eine Wahl hat der Käufer nicht, zu schade. Kein Platz für Kompromisse.

## FAZIT

Der Spyder RS ist das Auto, das vor bald 30 Jahren, als die Mittelmotor-Baureihe 986 auf den Markt kam, niemand für möglich gehalten hätte. Ein Boxster-Derivat mit Rennmotor, teurer als ein 911 Cabriolet und extremer als ein GT3 – unwahrscheinlich, dass eine E-Version so viel Faszination transportieren kann. Ein Platz in der Porsche-Geschichte ist dem Spyder RS mit seiner herausgehobenen Rolle sicher, schon weil er für seine Art den Höhepunkt der Verbrennungsmotorenteknik darstellt. Auch weil er ein Typ der Superlative und Extreme ist, ein Sammlerstück mit Ansage, reduziert sich seine Daseinsberechtigung auf wenige schöne Tage im Jahr. Im wirklichen Leben reicht ein Boxster GTS 4.0 zum Glück. Aber den Spyder führt Porsche schon nicht mehr im Programm. ◀

**Bekannt und vertraut: Sein wahres Alter lässt sich der 718 am ehesten am Cockpit anmerken. Es ist übersichtlich, rätsselfrei und trägt im RS Spyder jede Menge Alcantara.**

# GOOO

MAGAZIN – DLS TURBO BY SINGER

# INTERPRETATIONS SPIELRAUM

Er meint es ernst: Der von Singer modifizierte 964 leistet 700-Biturbo-PS und sieht aus wie ein Bodybuilder auf Anabolika. Der DLS Turbo ist eine wilde Hommage an einen legendären Rennwagen, den 934/5 der Siebzigerjahre.



# DWOOD



**A**uch wenn man schon die verrücktesten Tuning-Typen und ausgefeiltesten Restomods gesehen, Leistung, Style und Perfektion im Übermaß erlebt hat, können manche Autos einen immer noch bis ins Mark treffen. Beim Anblick des DLS Turbo, dieses klassischen, neu gedachten 911 im Superheldenkostüm, fällt es schwer, einen kühlen Kopf zu bewahren.

Singer-Boss Rob Dickinson geht immer aufs Ganze. Spektakel statt Zurückhaltung ist die Devise. Wie üblich ist das Ergebnis nicht nur makellos in Ausführung und Design, es hat auch historische Substanz. In diesem Fall basiert die Neuinterpretation auf dem Typ 934/5, einem Rennwagen mit US-amerikanischer Rennsport-Historie.

Singer aus Kalifornien selbst ist noch jung, existiert noch keine 20 Jahre. Bevor er die Firma 2009 gründete, wollte der gebürtige Brite und frühere Rockstar Rob Dickinson nur seinen 964 restaurieren. Dabei dachte er schon an einige Verbesserungen: etwas Gewicht sparen, eine Motoroptimierung, eine modernere Innenausstattung. Das Beste von gestern und heute in einem Auto vereint, der perfekte Restomod. Zwei für den Sammlerwert entscheidende Elemente, so der Plan, sollten erhalten bleiben: Chassis und Motor, trotz aller Verbesserungen also immer noch „Matching Numbers“.



Wer damit einverstanden war, konnte anschließend von Singer das Unmögliche verlangen. Alles war vorstellbar, und vor allem: umsetzbar. Die individuellsten Sonderwünsche wurden mit der Präzision eines Juweliers ausgeführt. Die Stärken von Singer waren Sinn fürs Design und Vertrautheit mit dem Motorsport, die sich in den Schöpfungen subtil niederschlug.

### 911 IM SUPERHELDENKOSTÜM

Aber das war einmal. Nach 450 aufgebauten, 911 Classic getauften Fahrzeugen stellte das kalifornische Unternehmen, das sich als Restaurierungsbetrieb und nicht als Autobauer sieht, die Produktion ein – dem Sammlerwert dieser Fahrzeuge zuliebe, aber auch, um etwas Neues zu machen. Seitdem ist Motorsport das Leitmotiv von Singer. Alle DLS und DLS Turbo werden im britischen Werk von Singer GB montiert.

Der erste Schritt in diese neue Richtung war 2018 die Vorstellung des DLS-Programms, Abkürzung von „Dynamics & Lightweighting Study“, welches Fahrdynamik und Leichtbau in den Mittelpunkt stellte. Vier Jahre später präsentierte Singer die zweite Etappe und baute im DLS-Programm den Turbo ein. Der im Februar 2022 vorgestellte Turbo Study ist die erste Kreation des neuen Themas und eine Hommage an den ersten 911 Turbo von 1975.

Maßarbeit: Trägerfelge und Einsatz werden exklusiv für Singer gefertigt. Das Vorbild ist auch hier der der 934, die Rennversion des 911 Turbo.







**„MIR WURDE PLÖTZLICH BEWUSST, DASS DER 911 AUCH NOCH EIN ANDERES LEBEN HATTE - ALS RENNSPORTWAGEN. SEITDEM WOLLTE ICH MIT SINGER IMMER ZU DIESEM MOMENT ZURÜCKKEHREN UND DEN 934/5 FEIERN.“**

*Rob Dickinson*





Die DLS-Reihe erlaubte sportlich fahrenden Kunden, ihren Sauger-911 dank einer Motorkur mit Formel-1-Technik im Ölkreislauf und Bauteilen wie Titanpleueln und Titankrümmern zu höheren Fahrleistungen zu verhelfen. Die neuen aufgeladenen Modelle stoßen in den Fahrleistungsbereich von Rennsportwagen vor. Der höllisch scharfe DLS Turbo demonstriert die Absicht perfekt, egal ob er in (beinahe) bravem Moet-Weiß oder in dämonischem Blutorange daherkommt.

Mit dem DLS Turbo schließt sich für Rob Dickinson persönlich im Übrigen ein Kreis, der zu den Ursprüngen seiner Porsche-Begeisterung zurückführt: „Als ich 12 war, zeigte uns ein Freund meines Vaters seinen Super-8-Film vom 6-h-Rennen von Watkins Glen 1977. Darin sah ich einen völlig verwandelten 911, mit breiten Hüften, riesigen Lufteinlässen und einem gewaltigen zweiflügeligen Heckspoiler. Es war eine Offenbarung für mich. Mir wurde plötzlich bewusst, dass der 911 auch noch ein anderes Leben hatte – als Rennsportwagen. Seitdem wollte ich mit Singer immer zu diesem Moment zurückkehren und den 934/5 feiern.“

1977 startete diese hochentwickelte Rennversion des 911 Turbo erstmals in den USA. Der Typ 934/5 stellte eine Mischung aus 934 (von dem er Fahrwerk und Motor hatte) und 935 (von dem Räder, Karosserieverbreitungen und der Heckflügel stammten) dar, bestimmt für die Homologation in Gruppe 4 des IMSA-Reglements (International Motor Sports Association). Ironischerweise wurde ihm diese verweigert, aber in der konkurrierenden Rennserie der SCAA Trans Am räumte der 934/5 mit 6 Siegen in 8 Läufen so richtig ab.

### **BASIS 964, VORBILD 935/5**

Der DLS Turbo ist also Singers 934/5. „Die Turboaufladung macht einen spektakulären Unterschied. Zusammen mit dem Leichtbau und den Fahrdynamikverbesserungen unseres DLS-Programms haben wir alle Komponenten für eine Hommage an den 934/5 zusammen.“

Eine Gemeinsamkeit mit der früheren Classic-Reihe gibt es: Alles beginnt mit einem 911 des Typs 964. „Wir beginnen mit einer sorgfältigen Demontage des Autos, innen wie außen. Dann ist die ganze Mechanik dran,



**DER 3,8-LITER-BOXERMOTOR MIT VIERVENTILKÖPFEN UND BITURBO-AUFLADUNG LEISTET IM DLS TURBO 700 PS BEI 9000/MIN.**







**ALS TRACK-VERSION ERHÄLT DER WAGEN  
EINEN FRONTSPOILER MIT GROSSEN LUFTEINLÄSSEN  
UND DEN ÜBERDIMENSIONALEN HECKFLÜGEL  
FÜR MEHR KÜHLUNG UND MAXIMALEN ABTRIEB.**



Der individuellen Gestaltung sind nahezu keine Grenzen gesetzt, auch das gehört zum Singer-Konzept. Beim Kauf eines DLS Turbo müssen Kunden mit einem Preis um die zwei Millionen Dollar rechnen.

bis nur noch die Rohkarosse übrig ist. Das Chassis wird peinlich genau gesäubert, verstärkt und auf die weiteren Schritte optimal vorbereitet“, sagt Rob Dickinson.

Dann kommt die Karosserie an die Reihe, die aus Gewichts- und Steifigkeitsgründen aus Carbon besteht. Die Form erinnert bewusst an den 934/5, aber sie ist aerodynamisch optimiert worden. „Ein zentraler Lufteinlass vorn und einer auf der Motorhaube sind auf optimale Motorkühlung ausgelegt, während die Einlässe in den Kotflügeln und die NACA-Profile die Kühlung von Bremsen und Turbo verbessern.“ Hinzu kommen typische Singer-Details wie die Öffnung hinten im Dach, um Luft in den Motorraum zu schaufeln und die zu gläsernen Lufteinlässen gestalteten hinteren Seitenfenster, welche direkt die Airbox aus Carbon versorgen.

Dem solventen Kunden stehen zwei mögliche Ausführungen zur Wahl. Für den Rundstreckeneinsatz erhält der Wagen einen Frontspoiler mit großen Lufteinlässen und den überdimensionalen Heckflügel für mehr Kühlung und maximalen Abtrieb. Man erkennt unschwer das Modell in Blutorange. Wenn dem Auftraggeber eher ein Straßeneinsatz vorschwebt, erhält er ein etwas diskreteres Flügelwerk vorn und hinten. Wer sich nicht entscheiden kann, muss deswegen nicht gleich zwei kaufen: die unterschiedlichen Teile können später ausgetauscht werden.

Der Motor ist bei beiden Versionen identisch. Singer tauscht unter Beibehaltung des originalen Motorblocks die Innereien durch Performance-Teile aus. Dann erhält

der 3,8-Liter-Boxer mit Vierventilköpfen zwei Turbolader mit elektrischen Wastegates, einen Luft-Wasser-Intercooler und einen horizontal eingebauten elektrischen Lüfter. Die Auspuffrohre enden nicht am Heck, sondern seitlich in den hinteren Kotflügeln. Der erste Turbomotor, den Singer für den Turbo Study entwickelte, leistete vergleichsweise zahme 450 PS. Im DLS Turbo sind es 700 PS bei einer Drehzahl jenseits von 9000/min.

### KAROSSERIE AUS CARBON

Ein Sechsganggetriebe mit leicht bauendem Magnesiumgehäuse ist Standard, gleiches gilt für den Hinterradantrieb. Das Fahrwerk kommt aus dem Rennsport, die Abstimmung lässt sich dank einstellbarer Dämpfer vom Fahrersitz aus verändern. In den gewaltigen, weit ausgestellten Radhäusern sitzen geschmiedete Magnesiumräder von BBS Motorsport mit Zentralmutter, vorne 19 und 20 Zoll hinten groß, mit Michelin Pilot Sport Cup 2 oder Cup 2R besohlt. Rundum sind Carbon-Keramik-Scheibenbremsen mit Monoblock-Bremssätteln von Brembo verbaut.

Bei der Gestaltung des Innenraums ist nahezu alles möglich. Leder, Aluminium, Holz, Karbon und auch Titan können unendlich kombiniert und dekliniert werden. Allein die fünf Rundinstrumente hinter dem Lenkrad sind gesetzt – auch ein DLS Turbo by Singer ist immer und vor allem ein 911. ◀

*Text Ethan Valentin · Übersetzung: Thomas Albrecht · Fotos: Singer*



**„ZUSAMMEN MIT DEM LEICHTBAU  
UND DEN FAHRDYNAMIKVERBESSERUNGEN  
UNSERES DLS-PROGRAMMS HABEN WIR  
ALLE KOMPONENTEN FÜR EINE  
HOMMAGE AN DEN 934/5 ZUSAMMEN.“**

TUNING – 964 REEN RS-GT

# DREI IN EINS

**Er wirkt unauffällig, beinahe wie ein ganz normaler 964, aber er fährt wie ein deutlich jüngerer GT3. Das soll so sein, es ist die Idee hinter dem neu entwickelten Konzept vom alten Elfer mit den modernen Fahrleistungen. Wir waren mit dem Prototyp unterwegs.**

**E**s sind die kleinen Details, die uns verraten, dass sich etwas an den inneren Werten verändert hat. In der Bugschürze ist ein dritter Belüftungsschlitz in Nummernschildhöhe zu sehen, die Bremsscheiben hinter den silbernen Speichen der Cup-Design-Räder sind deutlich größer. Im Innenraum setzt sich der zurückhaltende Auftritt fort: zweckmäßige Recaro-Pole-Position-Sitze, schwarzer Teppich, ein paar Applikationen in schwarzem Klavierlack. Ganz rechts, wo sonst die Zeituhr sitzt, hat ein Navigationsdisplay Platz gefunden. Und auf dem Handschuhkastendeckel findet sich rechts ein kleiner goldener Schriftzug: „reengineered“, die Blende um das Zündschloss trägt den Hinweis „REEN Concept RS-GT“. Was steckt dahinter?

Das Konzept besitzt eine Vorgeschichte, aus der das Lastenheft für den Prototyp hervorging. Firmenchef Philip Hoffmann hatte sich vor vielen Jahren einen 911 R nachgebaut, einen klassischen Elfer mit 200-PS-Motor und etwas über 1000 Kilogramm Gewicht. „Vorher bin ich den 911 T meines Großvaters gefahren, der mein Herz aber nicht so richtig erwärmte. Da dachte ich, das muss mehr Richtung Rennmodell gehen.“

Doch für die zügige Fahrt in den Bergen war der nachempfundene 911 R auch nicht die erste Wahl: „Da fehlte es doch an Leistung.“ Auch ein ABS und einen Bremskraftverstärker hätte er gerne gehabt.







Im nächsten Schritt folgte ein Elfer im Stil eines ST. Dieser basierte auf einem 911 SC und besaß einen leistungsgesteigerten 964-Motor mit 3,8 Litern Hubraum und 339 PS sowie eine extra leichte Carbon-Karosserie. 980 Kilogramm wog der Wagen, gab sich spartanisch mit seinem leer geräumten Innenraum. „Der Wagen war ein Traum zum Anschauen, aber er fuhr sich sehr spitz.“ Viele Vibrationen, Lärm – ein Auto, aus dem man nach langer Fahrt eher geschafft als begeistert ausstieg.

### RENNSPORT BIS GRAND TOURER

Mit dem neu entwickelten Modell, so der Plan, wollte sich Philip Hofmann von den bisherigen Mustern lösen. Ein dynamischer Porsche mit einem Hauch Rennwagen und den Qualitäten eines Tourers müsste anders gebaut werden. Der Name steht für diese Spreizung: REEN RS-GT – Rennsport bis Grand Tourer.

Zum Herzstück wurde der Motor des 997 GT3, weil er ein Triebwerk mit so viel Leistung ab Werk ist, wie sie kein getunter 964-Motor bieten kann. 415 PS liefert die serienmäßige 3,6-Liter-Version, standfeste 155 PS

mehr als ein 964 RS. Verbunden mit zivilen Umgangsformen, großer thermischer Stabilität und hoher Entwicklungsreife. „Diese Maschine ist das Ende und der Höhepunkt einer Motorenarchitektur, die in der frühen Porsche-911-Geschichte ihren Anfang findet.“ Und es steckt noch ganz viel Mezger drin!

Den 964 wählte REEN als Träger für die Entwicklungen und die Vorstellung des Konzepts aufgrund seiner Form. Er sei einer der schönsten Wagen, die Porsche je gebaut habe, sagt Philipp Hofmann. Auch ein 993 sei als Basis ähnlich gut geeignet. „Was wir für den 964 entwickelt haben, ist bis auf ganz wenige Ausnahmen auch für den 993 zu übernehmen.“

Bis dahin war es ein langer und weiter Weg. Bereits 2017 begann die Arbeit am Konzept. Alle Konstruktionszeichnungen wurden von Beginn digital über CAD-Programme angelegt. Auch Funktionen wie schaltbare Traktionskontrolle, automatisches Zwischengas, regelbares Ansprechverhalten des Motors und variable Abgasklappensteuerung waren vor Projektstart gesetzt.

Großzügig im Kleinen: Über die pure Antriebs- und neu entwickelte Steuertechnik hinaus leistet sich der Innenraum einige kleine und feine Details.





„MAN HÖRT JA OFT: EIN ANALOGER WAGEN IST COOL. WIR WOLLEN ZEIGEN, DASS ES AUCH ANDERS GEHT.“

*Philip Hoffmann*



**964 REEN RS-GT****Motor:** wassergekühlter Boxermotor**Zylinder:** 6**Bohrung x Hub:** 100,0 x 76,4 mm**Hubraum:** 3600 cm<sup>3</sup>**Leistung:** 305 kW (415 PS) bei 7600/min**Drehmoment:** 405 Nm bei 5500/min**Verdichtung:** 12,0 : 1**Gemischaufbereitung:** elektronische Einspritzung**Kraftübertragung:** Hinterradantrieb**Getriebe:** Fünfganggetriebe**Karosserie:** selbsttragend**Fahrwerk:** Einzelradaufhängung rundum, vorne McPherson-Federbeine und Querlenker aus Leichtmetall, hinten Schräglenker mit Schraubenfedern**Bremsen:** Vierkolben-Bremssättel, innenbelüftete Scheibenbremsen 355 x 32 mm (vorn), 328 x 32mm (hinten)**Radstand:** 2272 mm**Spur:** 1379 mm (vorn), 1380 mm (hinten)**L x B x H:** 4275 x 1652 x 1270 mm**Räder/Reifen:** 8 J x 18 mit 225/40 ZR 18 (vorn); 9,5 J x 18 mit 265/35 ZR 18 (hinten)**Leergewicht (DIN):** 1310 kg**Zul. Gesamtgewicht:** 1510 kg**Höchstgeschwindigkeit:** 290 km/h**Beschleunigung 0-100 km/h:** 4,3 sec



## 2020 WAREN ENTWICKLUNGEN UND ANPASSUNGEN SO WEIT FORTGESCHRITTEN, DASS DER VERSUCHSTRÄGER DIE ERSTEN METER STRASSE UNTER DIE RÄDER NEHMEN KONNTE.

Im Vorderwagen musste Platz für die Wasserkühler geschaffen werden, dazu wurde eine neu konzipierte Bodengruppe eingesetzt. Auch der Motor ließ sich nicht so einfach umbauen. Unter anderem war eine neue Ansauganlage nötig, die den Platzverhältnissen unter dem Motordeckel Rechnung trug. Auch Ölfilterkonsole und Ölkreislauf mussten geändert werden, die Adaption der Motorsteuerung erwies sich ebenfalls als aufwändig.

2020 waren Entwicklungen und Anpassungen so weit fortgeschritten, dass der Versuchsträger die ersten Meter Straße unter die Räder nehmen konnte. Nun ging es daran, Fahrwerk, doppelflutige Auspuffanlage und Getriebeübersetzungen anzupassen, dazu weitere Entwicklungsstufen der Steuerelektronik zu testen. Drei weitere Jahre dauerte es, bis die Abstimmung der komplexen Systeme ein harmonisches Ganzes ergab.

### **ELEKTROHYDRAULISCHE LENKUNG**

Heute kommt ein Fünfganggetriebe aus dem 964 zum Einsatz, von dem nach der Überarbeitung nur das Gehäuse übrigblieb. Es zeigt sich deutlich kürzer übersetzt, um rund 25 Prozent, und in den ersten vier Gängen enger abgestuft. Damit kann der RS-GT die Kraft des Motors auf Landstraßen gut ausspielen. Das Einmassenschwungrad entspricht dem des 964 RS.

Zunächst verwendete das Entwicklungsteam um Hofmann die serienmäßige Servolenkung des 964. „Sie gefiel uns im Ansprechverhalten nicht, sie wirkte in Verbindung mit dem sehr agilen Motor etwas behäbig.“ Nach Versuchen mit alternativen Pumpen ging REEN daran, zusammen mit ZF eine elektrohydraulische Lösung zu gestalten, die besser anspricht, weil sie schneller Druck aufbaut.



Weiter entwickelt: Die Bremsanlage arbeitet mit deutlich größeren und stärkeren Scheiben, Abstimmung und Bremssättel lieferte Brembo zu.

Die Auspuffanlage ist ebenfalls eine eigene Entwicklung. „Das Problem waren die Platzverhältnisse. Der 964 hat im Heck sehr wenig Raum. Die großen Seitenschalldämpfer eines GT3 sind unmöglich zu verwenden, der Endtopf hat jetzt einen Ausgang in der Mitte.“ Und im vierten Anlauf sei es auch gelungen, die typische GT3-Soundkulisse wiederherzustellen.

Die Alpen waren Teil der Teststrecke. Damit der Wagen auch bei langen Passabfahrten genug Reserven hat, wurden die Bremscheiben in Umfang und Stärke auf 355 x 32 mm an der Vorder- und 328 x 32 mm an der Hinterachse vergrößert – deutlich mehr als Porsche bei 964 und 993 Turbo verbaute. Die Abstimmung der Bremsanlage übernahm Brembo und lieferte modifizierte Vierkolben-Bremszangen in klassischer Turbo-Optik.

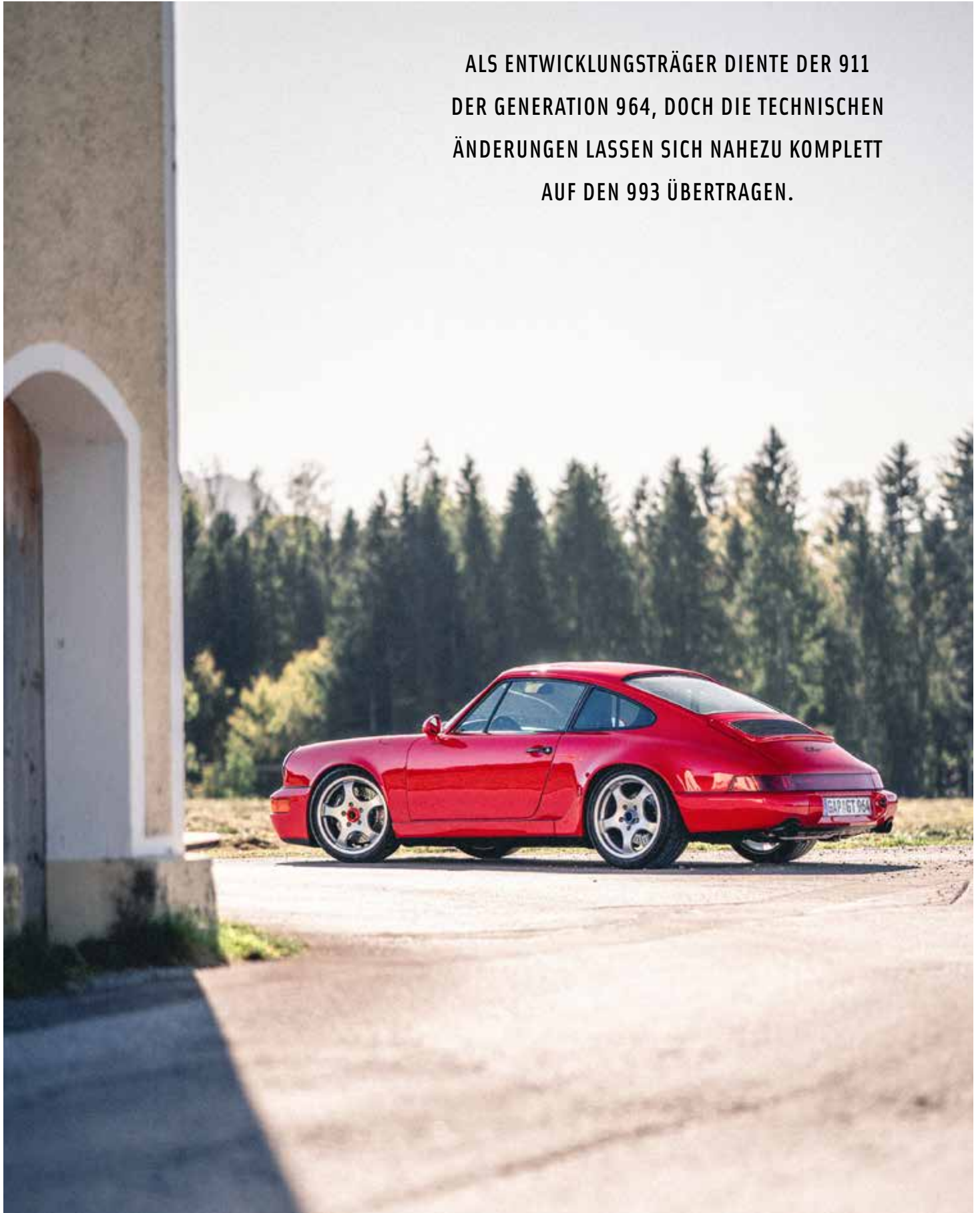
Bei Federn und Dämpfern griff REEN auf das KW3-Gewindefahrwerk zurück. Philip Hofmann: „Wir hatten auch überlegt, ein regelbares Fahrwerk einzusetzen, was durchaus möglich gewesen wäre. Doch in dem Konzept als Fahrzeug für Landstraßen und Bergpässe funktioniert diese Lösung in allen Belangen sehr gut.“

### LASTENVERTEILUNG RICHTUNG VORDERACHSE

Mit einem Leergewicht von 1310 kg bei vollem Tank liegt der RS-GT auf 964-Basis über 964 RS (1230 kg) aber unter 964 Carrera 2 (1350 kg) oder 997 GT3 RS (1375 kg). REEN wählte bewusst den Weg, den Wagen nicht durch Anbauteile zu erleichtern. Durch Hauben, Kotflügel und Stoßstangen aus GfK oder Carbon lassen sich zwar viele Kilogramm einsparen, „aber der Wagen verliert vor allem an der Vorderachse Gewicht, was dem Fahrverhalten nicht zuträglich ist, besonders wenn der Tank fast leer ist“, sagt Hofmann.

„Wir haben bei der Konstruktion darauf geachtet, möglichst viel Last in Richtung Vorderachse zu verschieben.“ So sitzen nicht nur die Wasserkühler so weit wie möglich vorne, auch der Motor wurde im Vergleich zum 964-Triebwerk um fünf Zentimeter Richtung Hinterachse gerückt. Ruhen beim 964 RS etwa 41 Prozent

**ALS ENTWICKLUNGSTRÄGER DIENTE DER 911  
DER GENERATION 964, DOCH DIE TECHNISCHEN  
ÄNDERUNGEN LASSEN SICH NAHEZU KOMPLETT  
AUF DEN 993 ÜBERTRAGEN.**





## DER IM PROTOTYP VERBAUTE 3,6-LITER-MOTOR DES TYP M97/76 IST BAUGLEICH MIT DEM TRIEBWERK DES 997 GT3 UND GT3 RS.

des Gewichts auf der Vorderachse und 59 Prozent auf der Hinterachse, liegt das Verhältnis beim RS-GT bei 43/57. Das sind fast 30 Kilogramm mehr, mit denen die vorderen Räder belastet werden.

„Man hört oft: Ein analoger Wagen ist cool. Wir wollen zeigen, dass es auch anders geht.“ Dank der Spreizung der Regelmöglichkeiten könne man den REEN RS-GT auf der einen Seite viel radikaler auslegen, habe aber auch ein Fahrzeug, das einen unaufgeregt durch den Alltag tragen kann – oder zu seinen Traumstrecken, etwa einer Passstraße: „Ist man dann dort, kann man dann den Charakter des Autos deutlich ändern.“ REEN sieht den Wagen auch als neue Variante im Restomod-Markt. „Ein Fahrzeug, das Fahrfreude in einer klassischen Form zelebriert und dabei zwei Ikonen, den Motor und das Chassis, feiert“, sagt Hofmann.

Die im Prototyp verbaute Maschine des Typs M97/76, die baugleich im 997 GT3 und 997 GT3 RS verwendet wurde, ist die dritte und letzte Generation der GT3-Motoren mit 3,6 Litern Hubraum, mit der leicht-

testen Kurbelwelle sowie den leichtesten Kolben und Ventilen dieser Hubraumstufe und mit geschmiedeten Titan-Pleueln. Das steht nicht nur auf dem Papier. Wie befreit von jeder Erdschwere klettert er zum Leistungsgipfel von 415 PS bei 7600/min herauf. Erst bei 8800/min setzt der Begrenzer ein Ende.

### EINSTELLBARE PARAMETER

Hinzu kommt die Möglichkeit, die Charakteristik über vier Drehregler am Lenkrad zu wählen. Über sie lassen sich vier Parameter in jeweils fünf Stufen einstellen: die Gasannahme des Motors, die Art, wie die Abgasklappen im Sportauspuff öffnen, die Intensität, mit der beim Herunterschalten der Motor automatisch Zwischengas bekommt (bekannt als Auto-Rev oder Auto-Blip) und wie stark die Traktionskontrolle eingreifen soll.

Die Stufen, in denen die Gasannahme geändert werden kann, grenzen sich klar voneinander ab. Ab Stellung 3 ist der Biss enorm, darüber brachial. Je nach Geschmack lässt sich das mit unterschiedlich frühem Einsatz der Abgasklappen auch noch akustisch entsprechend untermalen. Die Zwischengasfunktion funktioniert umso besser, je zügiger man unterwegs ist. Ganz klar: Das braucht es nicht immer. Doch je schneller es um die Ecken geht, umso mehr Spaß hat man daran. Die Lenkung wirkt sprich schnell und natürlich an – nicht zu leicht oder zu straff.



Dank der kleineren Dimensionen der 964-Karosserie fühlt man sich auf schmalen Straßen noch wohl, wo neue Porsche schon sehr raumgreifend auftreten. Federung und Dämpfung bewältigen auch schlechtere Fahrbahnoberflächen. Wo ein GT3 satt auftritt, wirkt der RS-GT vitaler und agil. Ja, da sind sie zu spüren, die alten Gefühle, die neue Wagen wegfiltern.

**FAZIT**

REEN kombiniert im RS-GT drei Dinge: den Motor aus dem 997 GT3, die Karosserie des 964 und eine Elektronik-Architektur, die eine große Spreizung des Fahrerlebnis zulässt. Ein wassergekühlter Boxer, eine aufwändige Steuerung via Can-Bus und die Kombination zweier Steuergeräte für Motor und Regelsysteme – ist diese neue Technik die Antwort auf der Suche nach purem Fahrspaß in klassischer Optik? Wer Understatement schätzt, ist hier in jedem Fall zuhause. Der RS-GT trägt seinen Pelz nach innen. Er tritt bescheiden auf, bewegt das Fahrerherz und bietet nebenbei zivile Umgangsformen. ◀

*Text: Tobias Kindermann · Fotos: Luca di Blasi*



Relocation: Für die Platzierung des 997-Motors im engen 964-Heck mussten Ölfilterkonsole und Ölkreislauf geändert und eine neue Ansauganlage entwickelt werden, die den Platzverhältnissen unter dem Motordeckel Rechnung trug.



Jetzt Traumurlaub buchen!



LUXUS AM GIPFEL DES MENDELPASSES.  
EXKLUSIVES CHALET INMITTEN DER SÜDTIROLER NATUR



Ihr privates Chalet mit Dolomitenblick lädt mit Sauna und Ruhebereich zum Entspannen ein. Hier kommt Ihr Puls nach einer Panorama verwöhnten Fahrt durch die Serpentina am Mendelpass wieder zur Ruhe...



REPORT – 928 GERÄUSCHMESSFAHRZEUG

# LAUSCHANGRIFF

**Er sieht aus wie ein Entwurf aus den „Mad Max“-Designstudios, wie ein Prototyp für Zeitreisen aus „Zurück in die Zukunft“. Aber es steckt mehr dahinter! Dieser 928 ist ein Dauerläufer, ein rollender Prüfstand mit einer langen Geschichte.**

**A**m Ende stand er immer häufiger nur noch herum, aber so richtig gehen lassen wollten sie ihn in Weissach dann doch nicht. Gefühlt war er doch schon immer da gewesen. Und es gibt wohl keinen Mitarbeiter des Test- und Entwicklungszentrums, der dem so eigenwie einzigartigen silbernen 928 mit den vielen Anbauteilen nicht begegnet wäre. Mehr als 30 Jahre lang half er, Autos leiser zu machen.

Heute steht er im firmeneigenen Museum und wirft – ohne Vorkenntnis seiner Geschichte – aufgrund seines bizarren Auftretens zuallererst die Frage auf: Was, verflucht nochmal, ist das?

„Er ist ein echter Dinosaurier“, sagt Harald Mann, doch er bezieht sich damit auf die lange Karriere im Testbetrieb, die für einen Versuchswagen in Weissach einmalig sein dürfte. „Und er könnte noch heute seinen Zweck erfüllen.“ Um „Geräuschgesetz Erfüllung“ ging es bei seinen vielen Einsätzen. Um die Erfassung „außengeräuschrelevanter Parameter während einer Vorbeifahrt“ zur Erfüllung gesetzlicher Lärmemissionsvorgaben. Dass es damals ein 928 wurde (und so lange blieb), mag wie ein Zufall wirken. War es aber nicht.

„Motor vorne oder hinten oder Platzangebot, das war egal. Für die Testfahrten brauchte es in erster Linie viel Leistung im unteren



**AUS DEM 1989 IN DIENST GESTELLTEN, HAND-  
GESCHALTETEN TRANSAXLE-SPORTWAGEN WURDE  
DER WAHRSCHEINLICH LEISESTE 928 DER WELT.**

Drehzahlbereich. Deshalb schied der 924 aus, ein 944 mit seinem typischen Getrieberasseln bei niedriger Last kam ebenfalls nicht in Frage. Und ein 911 mit Luftkühlung war zu laut“, sagt Mann. „Es war wichtig, die Geräusche des Fahrzeugs so gut wie möglich zu minimieren.“

Seit 40 Jahren arbeitet der gelernte Mechaniker Harald Mann (60) bei Porsche, mehr als 30 davon an Prüfständen in Weissach, die meiste Zeit in der Fahrzeugakustik. Es sei ein komplexes, aber spannungsreiches Feld, in



dem schon immer auch die Frage im Mittelpunkt stand, wie laut ein Fahrzeug gemäß Gesetzesvorgaben sein darf.

### GESETZLICHE VORGABEN

Die Teilschallquellen, die mechanischen Geräusche von Motor und Getriebe, das Abrollgeräusch der Reifen, Ansaugmündungs- und Abgasgeräusch ergäben in Summe ein Gesamtgeräusch, das einen bestimmten Wert nicht übersteigen dürfe, erklärt Mann. Ende

der Achtzigerjahre lag der Grenzwert bei einer „beschleunigten Vorbeifahrt“ mit 50 km/h bei 75 dB (A). „Künftig werden es nur noch 68 dB (A) sein.“ Vor allem für Sportwagen sei das eine hohe Hürde, auch weil diese breite, auf hohe Geschwindigkeiten ausgelegte Reifen bräuchten. Leise seien solche Gummis nie.

„Das mechanische Geräusch des Motors und der Reifen ist eigentlich kaum zu beeinflussen. Am Ende ist es immer eine

Mischkalkulation: Sind Motor und Getriebe besonders leise, darf der Auspuff beispielsweise etwas lauter werden. Sind die Reifen übermäßig laut, muss vielleicht das Ansauggeräusch leiser ausfallen.“ Weil mit dem 1989 in Dienst gestellten, handgeschalteten Transaxle-Sportwagen mit der weinroten Multicolor-Innenausstattung ausschließlich das Lärmniveau unterschiedlicher Reifen ermittelt werden sollte, wurde daraus der wahrscheinlich leiseste 928 der Welt.





**UM DIE KÜHLUNG DES VIER-  
VENTIL-V8 ZU SICHERN,  
LIESSEN SICH ZWEI IN HUTZEN  
AUF DER MOTORHAUBE UNTER-  
GEBRACHTE VENTILATOREN  
ZUSCHALTEN, DIE HEISSE LUFT  
NACH AUSSEN ZOGEN.**

Um die Lärmquellen Motor und Antrieb sowie Ansaugeräusch und Abgas zu isolieren und minimieren, packten sie den 928 buchstäblich in Watte. Den Kühler montierten die Ingenieure vor der Stoßstange, der rauschende Ventilator wurde von vornherein eingespart und der Prozess des Ansaugens in ein großes Fass – im Ingenieursprech: Ansaugmündungsdämpfer mit bestmöglicher Dämmung – verlagert. Von diesem führten Leitungen zum Triebwerk im vollständig bis in den letzten Winkel gekapselten Motorraum. Um die Kühlung des Vierventil-V8 zu sichern, ließen sich auf Knopfdruck zwei in Hutzen auf der Motorhaube untergebrachte Ventilatoren zuschalten, die bei Bedarf heiße Luft nach außen zogen.

Der völlig unverändert belassene Kühler inklusive serienmäßiger Zarge und die Schweißnähte am Kessel zeigen, dass es keinen Schönheitspreis zu gewinnen galt. Pragmatisch ging es beim Umbau zu, die Form hatte der Funktion zu folgen. Ähnlich wurde am Heck verfahren. Die Abgasanlage besteht im We-

sentlichen aus einem auf der Heckscheibe verzurrten XXL-Endschalldämpfer, aus dem zwei handgeschweißte Auspuffrohre in Richtung Heck weisen. Nicht zu sehen auf den Fotos: das komplett eingepackte Transaxlerohr und der rund um das Getriebe gedämmte Unterboden.

### **DÄMMUNG FÜR TRANSAXLEROHR UND GETRIEBE**

Für den Einsatzzweck sei der handgeschaltete 928 ideal gewesen, sagt Harald Mann. „Drehmoment und Leistung sind wichtig. Damit fährt der Wagen mit einem niedrigeren Drehzahlniveau an den Messpunkten vorbei, was das Geräusch verringert.“ Im Test wurde der 928 gemäß den Vorgaben auf 50 km/h beschleunigt, um auf einer Messstrecke von 20 Metern an zwei Mikrofonen vorbei- und mit einer Geschwindigkeit von mindestens 61 km/h auszufahren. Bei Fahrzeugen mit Fünfgang-Schaltgetriebe wurden die im 2. und 3. Gang erhaltenen Messwerte gemittelt. „Dass das 928-Getriebe schon von Haus aus leise war, spielte dabei natürlich







auch eine Rolle. Im Alltag ist das wichtig für den Qualitätseindruck der Passagiere, hier ging es nur ums Geräusch.“

Als Messstrecke habe zuerst das Skidpad in Weissach gedient, dessen Belag sich durch den fortwährenden Testbetrieb allerdings verändert habe. Um solche Variablen auszuschließen, erhielt das Testgelände eine mit einem speziellen, genormten Asphalt versehene „Außengeräuschemessstrecke“, auf der unter konstanten Bedingungen gemessen werden konnte. Mit Slicks, erinnert sich Mann, sei sogar ein extrem niedriger Wert von 63 dB (A) erreicht worden. Zu einem Zeitpunkt, als der Gesetzgeber 74 dB (A) vorschrieb!

### V8 AUS MOTORENVERSUCH

Manchmal hätten sich auch die Kollegen von Pirelli den 928 für eigene Tests ausgeliehen. Die Beschaffenheit der aktuell montierten, kaum profilierten Reifen lässt auf Versuchsschließen, die Räder entstammen der 911-Generation 991. Und die rustikal angesetzten hinteren Radhausverbreiterungen machen deutlich, dass der Wagen mit den montierten Felgen-Reifen-Kombinationen stets mitwachsen musste. Die letzte beschleunigte Vorbeifahrt dürfte gar nicht so lang her sein.

Eine weitere Besonderheit, ein Fakt von technischer und historischer Tragweite, habe sich jedoch erst kürzlich im Gespräch mit Weisacher Kollegen zum Geräuschemessfahrzeug herausgestellt, erzählt Harald Mann. „Anfang der Neunzigerjahre war bereits der neue 928 GTS in der Entwicklung. Zwei Motorkonzept-



**„FÜR DIE TESTFAHRTEN BRAUCHTE ES IN ERSTER LINIE VIEL LEISTUNG IM UNTEREN DREHZAHLBEREICH. 924 UND 944 SCHIEDEN AUS, EIN 911 WAR ZU LAUT. ES WAR WICHTIG, DIE GERÄUSCHE DES FAHRZEUGS SO GUT WIE MÖGLICH ZU MINIMIEREN.“**

*Harald Mann*

te wurden erstellt: Ein auf Leistung bei hoher Drehzahl ausgelegter 5,4-Liter-V8 und einer mit viel Drehmoment. Den Zuschlag erhielt die erste Variante und der Drehmoment-Motor wurde in den Messwagen eingebaut – was für den Einsatzzwecke ja auch perfekt passte. Und außerdem war der Motor einfach über.“

Das hieße, dass in dem silbernen, gewichtsreduzierten 928 mit der zerpfückten Innenausstattung, dessen Zündschlüssel gerade nicht auffindbar ist, ein 5,4-Liter-V8-Solitär aus dem Motorenversuch für Vortrieb sorgt. Er sieht nicht nur speziell aus, er ist es auch in seinem tiefsten Innern. ◀

*Text: Jan-Henrik Muche  
Fotos: Götz von Sternenfels*

# COL DE L'ISERAN



LAND: FRANKREICH

REGION: SAVOYEN

HÖCHSTER PUNKT: 2770 M

ZIELPUNKTE: BONNEVAL-SUR-ARC, PONT DE NEIGE,  
NOTRE DAME DE TOUTE PRUDENCE,  
BRASSERIE „LE GARAGE“

In Savoyen, dem gebirgigsten Department Frankreichs, findet sich an der Route des Grandes Alpes einer der bekanntesten Pässe Europas. Der Col de l'Iseran ist mit 2770 Metern nicht nur der höchste Pass Frankreichs, sondern auch der höchste offiziell befahrbare Pass der Alpen. Der Col de l'Iseran verbindet die Täler der Maurienne und der Tarentaise und ermöglicht von Süden her den Zugang zu den Skigebieten von Tignes-Val d'Isère.

Wie viele hochalpine Pässe ist er nahezu ausschließlich im Sommer geöffnet, weil die Straße im Winter vollständig unter Schnee verschwindet und zu einem Teil des Skigebiets wird. Und der Winter kommt früh hier oben!

Von Süden herkommend führt die Straße an Bonneval-sur-Arc vorbei, das zum erlesenen Kreis der offiziell prämierten schönsten Dörfer Frankreichs gehört. Mit seinen Steinhäusern und blumengeschmückten Fensterkästen ist der Ort unbedingt einen Halt wert. Der Aufstieg zum Col de l'Iseran beginnt direkt nach Verlassen des Dorfes. Auf den nächsten fünf Kilometern geht es mit einigen unmittelbar aufeinanderfolgenden Haarnadelkurven schnell bergauf. Danach verläuft die Straße eine Weile in der Ebene, überquert eine kleine Brücke über den Lenta-Bach und beginnt wieder anzusteigen.

Einige Haarnadelkurven weiter oben verschwindet allmählich das Grün; auf diesem Teil der Strecke verwandelt sich die umgebende Vegetation in Felsen, nicht selten liegen Steine auf der Straße – Vorsicht! Nach Durchquerung eines in den Fels gehauenen Tunnels führt die Route über die Pont de la Neige, ein markantes Steinbauwerk am Ende dieses Passabschnitts. Vor uns liegen nun noch zweieinhalb Kilometer Asphalt und einige Kurven, bevor wir unser Ziel auf 2770 Metern Höhe erreichen.

Die Ankunft auf der Passhöhe wird durch eine imposante Stele am Straßenrand markiert. Mit dem Namen des Passes und der Höhenangabe auf dem Stein ist dieser Kontrollpunkt der perfekte Halt

für ein Erinnerungsfoto. Achten Sie auf die Schlange der Rad- und Motorradfahrer, die nacheinander auf ihren persönlichen Moment des Ruhms warten. Im Vergleich zu anderen touristischen Routen ist die Passhöhe ziemlich leer. Hier zieren nur die 1937 erbaute Steinkapelle Notre Dame de Toute Prudence und ein Restaurant die Spitze des Iseran. Das Restaurant bietet Gelegenheit für eine wohlverdiente Pause, um sich je nach Wetterlage abzukühlen oder aufzuwärmen. Der Gipfel des Col de l'Iseran selbst ist nicht besonders beeindruckend. Der obere Teil des Passes ist relativ flach und weitläufig und schmälert so den Eindruck der großen Höhe. Dafür bietet sich eine grandiose, ungehinderte Aussicht.

Um eine bessere Vorstellung von der Höhe des Passes zu bekommen, fahren wir weiter bergab in Richtung Val d'Isère. Nach etwa 3,5 Kilometern kommt die erste Haarnadelkurve. Hier endet das Hochplateau, und wir befinden uns nun an den Hängen des Berges mit einem beeindruckenden Blick auf das darunter liegende Tal. Auf der linken Seite der Straße befindet sich ein großer, unbefestigter Parkplatz, und auf der rechten Seite führt ein kurzer Fußweg zu einem Aussichtspunkt mit Panoramablick. Von hier aus kann man in der Ferne die Skigebiete und Val d'Isère sehen.

Im weiteren Verlauf fällt die Straße steil ins Tal ab. Über sieben Haarnadelkurven gelangen wir recht schnell zur Brücke von St-Charles. Sie überquert die Isère und markiert das Ende des Col de l'Iseran. Die Straße führt noch einige Kilometer weiter, bevor wir in Val d'Isère ankommen. Egal, ob Ihre Tagesreise hier endet oder in Richtung Tignes-Stausee oder Bourg-Saint-Maurice weitergeht, wir können Ihnen das Restaurant „Le Garage“ in Val d'Isère nur empfehlen. In einer ehemaligen Autowerkstatt untergebracht, ist diese gemütliche Brasserie die perfekte Anlaufstelle für alle Auto- und Bergbegeisterten. ◀

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





DER COL DE L'ISERAN IM DEPARTEMENT SAVOYEN IST MIT 2770 METERN NICHT NUR DER HÖCHSTE PASS FRANKREICHS, SONDERN AUCH DER HÖCHSTE OFFIZIELL BEFAHRBARE PASS DER ALPEN.





# Schenken Sie sich Uhren für ein Jahr.



6 Ausgaben + 1 Katalog  
+ 6 E-Paper-Heftausgaben  
+ 1 Gratis-Prämie nach Wahl **NUR 74,50 €\***

[WWW.ARGBANDUHREN-ONLINE.DE/ABO](http://WWW.ARGBANDUHREN-ONLINE.DE/ABO) oder telefonisch +49 (0)6123 9238-277

\*Ausland auf Anfrage



TECHNIK – PANAMERA + MACAN 2024

# MIXED EMOTIONS

**In einer Zeit, in der alle Richtung E-Mobilität blicken, sendet der Panamera ungewohnte Signale:**

**Porsche feiert den V8-Verbrenner mit einer dritten Generation der Sportlimousine.**

**Ganz anders der Macan, der künftig als E-Auto an den Start gehen wird.**







**A**

nders als Macan und Cayenne war der Panamera nie ein Produkt gemeinsamer

markenübergreifender Überlegungen im Volkswagen-Konzern. Er leistete sich den Luxus, ein eigenständiges Fahrzeug zu sein – ohne Pendant bei Audi, VW oder einer der Luxusmarken im Konzern wie Bentley oder Lamborghini. Zwar nutzte er ab der zweiten Generation den modularen Standardantriebsbaukasten (MSB) aus dem Konzern den sonst nur Bentley verwendet, doch das formatfüllende Coupé Continental GT ist kein Verwandter im Geiste.

Diese Exklusivität spürten Käufer vor allem bei der Anschaffung: Bei ähnlicher technischer Konfiguration war ein Panamera immer um einige tausend Euro teurer als ein Cayenne. Das war der Preis für eine eigenständige Karosserie auf einer Basis, die nie auf große Stückzahlen ausgelegt war. Und jetzt macht sich sogar eine neue Generation bereit, die sich als Alternative zu den elektrisch orientierten SUV Macan und Cayenne versteht.

**DER NEUE PANAMERA WIRD ALS HYBRID DEUTLICH ELEKTRISCHER AUSFALLEN. DIE REICHWEITE STEIGT DANK 25,9-KWH-BATTERIE AUF 90 KILOMETER.**





Für die Zukunft der Marke ist das von großer Bedeutung. Fällt das Bekenntnis der Kunden zu der Sportlimousine mit klassischer Verbrenner-Technik in den kommenden Jahren nämlich groß genug aus, kann ein Facelift nachgelegt werden. Dann dürfte der Panamera neben dem 911 die zweite Baureihe sein, die das Jahr 2030 als Verbrenner erlebt. Zu diesem Zeitpunkt sollen mehr als 80 Prozent der Fahrzeuge, die Porsche baut, vollelektrisch sein.

#### **TAYCAN KEINE KONKURRENZ**

Ganz abwegig ist das nicht. Der Taycan hat den Absatz nicht eingebremst. 2022 verkaufte Porsche 34.142 Panamera, der Taycan kam auf 34.801 Exemplare. Die beiden Baureihen scheinen sich untereinander also keine Käufer abspenstig zu machen.

Dabei wird der neue Panamera als Hybrid deutlich elektrischer ausfallen. Eine Batterie mit 25,9 kWh Kapazität, so groß wie im neuen Cayenne, sowie ein im neuen 8-Gang-PDK-Getriebe integrierter E-Motor mit nun 190



Topmodell Turbo: Der Turbo E-Hybrid kommt auf eine Systemleistung von 680 PS, der Vierliter-V8 leistet 519 PS

statt 136 PS ermöglichen eine rein elektrische Reichweite von bis zu 90 Kilometern. Bisher waren es etwas über 50 Kilometer. Auch die Rekuperationsleistung hat sich erhöht. Am Bord ist jetzt ebenfalls ein 11-kW-AC-Lader.

Von der ersten zur zweiten Generation änderte der Panamera seine Form deutlich. So einen großen Schritt macht die dritte Generation nicht, was auch daran liegt, dass sie die Türen des Vorgängers übernimmt. Ansonsten ist alles anders, aber eher dezent. Der Vorderwagen wirkt mit seinen nun stärker geschwungenen Kotflügeln und dem zusätzlichen Lufteinlass über dem Kennzeichen prägnanter, die rahmenlose Heckscheibe in Verbindung mit dem schmalen, geraden Leuchtenband lässt den Panamera hinten ruhiger erscheinen.

Einen Sport Turismo wird es nicht mehr geben: Die weltweite Nachfrage war einfach zu gering! Im Programm bleibt dagegen das Executive-Modell mit längerem Radstand. Innen bekommt der Panamera außerdem ein 12,6 Zoll großes gebogenes Kombiinstrument wie Cayenne und Macan, auch das zentrale Display mit 10,9 Zoll und das Beifahrer-Display in gleicher Größe halten Einzug. In der Mittelkonsole sind einige Klimatisierungs-

funktionen weiter per Schalter bedienbar, die Luftausströmer besitzen – wie beim Taycan – keine manuelle Verstellmöglichkeit mehr.

Zum Start wird es den neuen Panamera als Hinterrad- und Allradantriebsversion mit dem bekannten 2,9-Liter-V6 und nun 353 PS sowie einem maximalen Drehmoment von 500 Nm geben. Dazu kommt der Turbo E-Hybrid mit einer Systemleistung von 680 PS und 930 Nm; schon der V8 bietet eine Leistung von 519 PS. Technisch wurde diese Maschine ähnlich wie im Cayenne S überarbeitet und auf eine kommende Euro-7-Norm vorbereitet. Das reicht für Höchstgeschwindigkeit von 315 km/h, die Beschleunigung von 0–100 km/h soll bei 3,2 Sekunden liegen.

### SPORT TURISMO-VARIANTE FÄLLT AUS PROGRAMM

Porsche hat die jetzt serienmäßige adaptive Zweikammer-Luftfederung nun mit Zweiventildämpfern ausgerüstet, bei denen Zug und Druckstufe getrennt einstellbar sind. Ganz neu – und bislang nur im Panamera zu kaufen – ist das so genannte „Active Ride“. Ein Einkammer-Luftsystem sorgt für den Basis-Niveaueausgleich, ein Zweiventil-Dämpfer, der von einer Motor-Pumpen-Einheit angesteuert





DER TURBO E-HYBRID  
KOSTET 192.500 EURO UND DAMIT  
30.000 EURO MEHR ALS EIN TAYCAN  
TURBO MIT 680 PS. DER V8-MOTOR  
WIRD ZUM LUXUSGUT.



wird, übernimmt die Aufgabe, alle auftretenden Kräfte beim Fahren zu verarbeiten. Das ganze System reagiert blitzschnell und macht auch die elektronisch geregelten Stabilisatoren des PDCC überflüssig.

„Active Ride“ ermöglicht noch ein paar weitere Funktionen: Auf Wunsch hebt sich der Wagen ein paar Zentimeter beim Einsteigen an, legt sich wie ein Motorrad in Kurven nach innen. Beim Beschleunigen hebt sich der Hinterrahmen, beim Bremsen der Vorderwagen. Ein erster Fahreindruck zeigt: Das wirkt teilweise noch etwas ungewohnt. Da die Pumpe auf eine Versorgung mit 400 V angewiesen ist, gibt es „Active Ride“ nur in Verbindung mit dem Hybrid-Antrieb.

Bislang begann der Einstieg beim Panamera bei 98.022 Euro, nun liegt der Preis der Basisversion mit serienmäßigen Luftfahrwerk bei 107.800 Euro. Der Turbo E-Hybrid kostet 192.500 Euro und damit 30.000 Euro mehr als

ein Taycan Turbo mit 680 PS. Der V8-Verbrenner wird zum Luxusgut.

Den Gegenentwurf soll der neue Macan liefern. Dieser muss allerdings dem auf der gemeinsamen PPE-Plattform (Premium Plattform Electric) entwickelten Audi Q6 e-tron den Vortritt überlassen. Die Schwestermarke Audi kann also ein wenig früher glänzen, was dieser angesichts der eher etwas müden Gesamtleistung nur guttun kann.

Die Geschichte des neuen Elektro-Macans ist deshalb zunächst eine des Wartens. Der ursprüngliche Produktionsbeginn für Ende 2022 konnte bei Audi nicht gehalten werden, musste Porsche- und Volkswagen-Konzern-Chef Oliver Blume Anfang 2023 im Handelsblatt eingestehen – und nannte anders als Audi zuvor auch den Grund: Softwareprobleme.

Als Porsche nun in Leipzig einen ersten Ausblick auf den neuen E-Macan gab, wurde ein genauer Termin für den Marktstart noch

nicht genannt. Ein anderes Datum steht dagegen fest: Ab Juli 2024 wird Porsche keine Macan mit Verbrenner-Motoren mehr in Europa verkaufen. Das ist keine frei gewählte Entscheidung. Auslöser sind zwei europäische Richtlinien, die einen erhöhten Schutz der Bordelektronik unter anderem gegen Hacker vorsehen. Der Macan mit Benzinmotor erfüllt sie nicht, eine Aufrüstung für die neuen Standards rechnet sich nicht.

### MACAN-MARKTSTART UNGEWISS

Wer also noch einen der letzten Macan mit einem emotionalen V6 haben will, muss sich beeilen. Wann Porsche aufhört Bestellungen anzunehmen ist noch nicht klar, aber ungefähr einzuschätzen: Die Zeit, in der der Wagen vom Fließband rollt und zum Kunden gelangt, darf die Frist bis zum 28.6.2024 nicht überschreiten. Das ist der letzte Freitag im Monat Juni, an dem die Zulassungsstellen noch offen haben.



Danach wird es für die europäischen Macan-Kunden nur noch den Elektro-Macan geben. Wie ist das aus Firmensicht zu beurteilen? Grob gerechnet verteilen sich die Zulassungen beim Macan aktuell etwa auf ein Drittel Europa, ein Drittel China und ein Drittel USA.

Dabei lieferte sich der Macan seit Beginn der Produktion ein Kopf-an-Kopf-Rennen mit dem Cayenne. 2017 hängte er den großen SUV von Porsche sogar einmal deutlich ab: Auf 98.763 Macan kamen nur 59.068 verkaufte Cayenne. In den anderen Jahren unterschied sich die Produktionszahl hingegen nur um wenige tausend Exemplare, mit wechselnder Führung.

Was den Vergleich etwas schwierig macht: Vom Macan gab es nie einen Hybrid. Der Anteil an Hybrid-Zulassungen beim Cayenne lag in Deutschland im Jahr 2022 bei rund 50 Prozent. Das ist aber auch darauf zurückzuführen, dass viele Zulassungen gewerblich

waren und ein Hybrid-Cayenne bei privater Mitnutzung nur mit 0,5 statt 1,0 Prozent versteuert werden musste. Mit einer Hybrid-Version wäre der Macan wohl dauerhaft auf Platz 1 der Porsche-Verkäufe gelandet.

Weil Audi erst im März 2024 mit dem Verkauf des Q6 e-tron starten will und Porsche einen gewissen Respektabstand einhalten will, könnte es knapp werden, ab Juli 2024 die ersten Elektro-Macan zuzulassen. Ob alle Kunden in Europa gleich auf den neuen Antrieb umschwenken, wird sich auch erst zeigen müssen. Kurzfristig dürfte das im Werk Leipzig nicht zu Bremsspuren in der Produktion führen. Die ist mit 550 Fahrzeugen von Panamera und Macan derzeit am Anschlag, zudem wird es ja auch bald einen neuen Panamera geben, was die Nachfrage eher ankurbeln dürfte.

Wie sieht er aus, der technische Ausblick auf die vollelektrische Zukunft eines der wichtigsten Porsche-Modelle? Die Platzver-

**Tendenz nach oben:** Die neue Cockpit-Architektur orientiert sich an Taycan und Cayenne. Vor dem Fahrer sitzt ein leicht gebogenes 12,6-Zoll-Display, hinzu kommt in der Mitte ein zweiter Bildschirm. Ein drittes Display in gleicher Größe für den Beifahrer kommt als Option.



hältnisse auf der Rückbank sind angenehm großzügig geworden und er bietet einen guten Kofferraum, das wurde bei einer ersten Sitzprobe und einem Blick hinter die Heckklappe deutlich. Dazu kommt ein Abteil im Vorderwagen, in dem man Dinge wie Ladekabel unterbringen kann.

Schon bisher war der Macan nicht so klein, wie er sich neben dem Cayenne machte. Der hatte ihm vor allem den V8-Motor, aber gar nicht so viel Platz voraus. Ein bisschen mehr

Raum ließe den Griff zum kleineren Wagen attraktiver werden. Aber manchmal muss ein SUV wohl einfach groß sein. Porsches nächster vollelektrischer Wagen wird der 718 sein, dann folgt der Cayenne und schließlich – so der Plan – noch ein „sportliches Luxus-SUV“ oberhalb des Cayenne, gebaut vor allem für die USA und China.

### ZWEI MOTOREN UND 612 PS

Der Elektro-Macan wartet nicht, wie andere Vertreter seiner Art, mit einer Display-Landschaft auf. Porsches Design aus dem Taycan setzt auch hier den Maßstab, ähnlich wie im aktuellen Cayenne und dem neuen Panamera. Der Fahrer schaut auf ein leicht gebogenes 12,6-Zoll-Display, hinzu kommt in der Mitte ein zweiter Bildschirm mit einer Größe von 10,9 Zoll und auf Wunsch ein drittes Display in gleicher Größe für den Beifahrer.

Technische Daten gibt Porsche vorerst zum neuen Topmodell bekannt: 612 PS und über 1000 Nm Drehmoment mit Motoren an Vorder- und Hinterachse wird er haben. Das sind über 170 PS mehr und fast doppelt so viel Drehmoment wie in der stärksten Verbrenner-Variante.

**Elektro-Architektur:** Der E-Motor des Macan ist in der Plattform zugunsten einer heckbetonten Lastverteilung weit hinten platziert.



Dass der E-Macan so brachial geht, wie sich diese Werte anhören, zeigt eine kurze Mitfahrt auf der Rennstrecke neben dem Leipziger Werk. Porsche verspricht Beschleunigungszeiten von 0–100 km/h mit einer 3 vor dem Komma, eine Höchstgeschwindigkeit jenseits der 250-km/h-Marke klingt wahrscheinlich. Auch auf dem Geländeparcours schlägt sich der Macan gut.

Dazu kommt eine 800-V-Ladearchitektur mit bis zu 270 kW Ladeleistung für die 100 kWh große Batterie im Fahrzeugboden zwischen den Achsen. Bis zu 240 kW Rekuperationsleistung sind möglich, das entspricht einer Verzögerung von 4,3 m/s. Findet man keine Säule mit 800 V, kann man auch den Akku mit 2 x 400 Volt laden, da er sich teilen lässt. Das spart Zeit. 100 km Reichweite in vier Minuten lassen sich so realisieren.

Bei entsprechend leistungsstarken Ladesäulen sollen weniger als 22 Minuten reichen, um von 10 auf 80 Prozent Ladezustand zu kommen. Wie weit einen der 100-kWh-Akku trägt? Die Theorie sagt, es könnten mehr als

500 Kilometer werden. Wer von 400 Kilometer ausgeht, kommt der Praxis sicher näher. Neu: Wer einen Ladestromvertrag hat, erhält ein digitales Zertifikat, mit dem Ladesäule und Auto kommunizieren, eine weitere Authentifizierung ist nicht mehr nötig.

### 100-KWH-BATTERIE UND EINE REICHWEITE BIS 500 KM

Damit es nicht nur schnell geradeaus geht, bietet Porsche erstmals im Macan eine Hinterachslenkung an. Der Elektromotor ist besonders weit hinten platziert, um eine leicht heckbetonte Lastverteilung von 48/52 Prozent zu erreichen. Das Topmodell besitzt serienmäßig eine elektronisch geregelte Quersperre an der Hinterachse. Dazu kommen bei der Dämpferregelung PASM nun Dämpfer mit Zweiventiltechnik, die eine höhere Spreizung zwischen Komfort und Sport ermöglichen.

Premiere feiert auch ein großes Head-Up-Display mit Augmented Reality. Virtuelle Elemente wie Abbiegepeile werden so in die

reale Welt integriert. Und in einem Porsche App Center können Fahrer und Passagiere auf bekannte Apps zurückgreifen. Ein Lichtband mit 56 LEDs erzeugt im vorderen Bereich des Innenraums nicht nur eine Ambientebeleuchtung, sondern kommuniziert etwa beim Einsteigen, bei Ladevorgängen und zusammen mit Fahrerassistenzsystemen mit verschiedenen Farben und Animationen mit den Passagieren. Da zwei Drittel der Macan-Produktion Richtung China und USA gehen, muss man einräumen: Sogas gehört heute wohl zum guten Ton für Akzeptanz außerhalb der Grenzen deutschen Ingenieurwesens.

Können wir uns also auf den neuen Elektro-Macan freuen? Es wird spannend sein, wie der Markt in Europa reagiert, wenn es ein Porsche-Modell künftig nur noch mit dieser einen Antriebstechnologie geben wird. Andere Hersteller können in der Klasse noch Verbrenner anbieten, Porsche nicht. Dafür gibt es dort einen Panamera. ◀

Text: Tobias Kindermann · Fotos: Porsche

## UNIKAT SUCHT LIEBHABER!

IHR PORSCHE IN ACRYL?



UNIKAT.  
SKULPTUR.  
EDITION.

WWW.STEFFENIMHOF.COM



HAPPY END – ELFER-TOUR SÜDAFRIKA

# PORSCHE KAP

Einmal tiefer im Süden unterwegs sein als je zuvor, mit Straußen um die Wette fahren und am Cape of Good Hope aufs Meer blicken. Was könnte schöner sein?  
Klarer Fall: Zwei klassische 911 dabei und viel Zeit im Gepäck zu haben!





**Z**ündschlüssel links, Gas rechts, Motor hinten und freie Strecke vorn – schon kleine Alltagsfluchten im 911 helfen, den Kopf freizubekommen. Ganz egal ob Kurztrip, Bewegungsfahrt im Kampf gegen Standplatten oder Autowandern in den Bergen, wenn die Sonne hoch über den Alpenpässen steht und die Spitzkehren warten. Aber manchmal, da hat man das ganz große Glück, ist noch südlicher unterwegs als die Sonne an ihrem südlichen Wendepunkt und sieht an einem Tag mehr als sonst in einem halben Jahr. So wie an diesem Tag im November 2023, ganz weit unten in Afrika.

Schon um 6 Uhr morgens scheint die Sonne an diesem Frühsommertag. Noch ist es etwas frisch, doch später verspricht der Wetterbericht 23 Grad und nur wenige dekorative Wolken. Der Duft erinnert ein wenig an mediterrane Gefilde und die Laute der Natur werden von einem gemischten Boxergrollen, das sich den Hang hinaufschiebt, und einem kurzen Hupengruß überlagert. Die Elfer sind da!

Zwei 911 und doch so unterschiedlich. Ein 993 Coupé von 1995 im typischen Indischrot ist dabei. Als Jahreswagen zog er mit einem kompletten Hausstand nach Südafrika, lebt seitdem hier als Linkslenker in einem Autoland, das seit jeher auf der linken Seite der Straße unterwegs ist. Nur 78.000 Kilometer stehen auf der Uhr.

### UNSERE ERSTE VERABREDUNG WARTET

Ganz anders der 996 Turbo in Silbermetallic von 2002, der tickend vor Wärme auf den Ausflug zum Kap wartet. Er ist als Neuwagen direkt nach Südafrika ausgeliefert worden, trägt sein Zündschloss rechts und befindet sich im Jahreswagenzustand. Noch keine 10.000 Kilometer hat er zurückgelegt – gut möglich, dass wir die Marke heute knacken. Aber wir sind verabredet, wir müssen los!

Es sind nur rund 30 Kilometer von unserem Treffpunkt, dem Weingut Beau Constantia südlich von Kapstadt, bis zum Boulders Beach. Statt der direkteren Staatsstraße 16 wählen wir die M42 und dann die M62,

DER PORSCHE 996 TURBO MIT SEINEN 420 PS  
FÄHRT VORAUS UND ZEIGT DAS AUCH. DER RECHTSLENKER  
HAT NOCH KEINE 10.000 KILOMETER AUF DER UHR.





die nach rechts abzweigt und die ersten Serpentinaugen des Tages bereithält. Früher war hier ein Silberminenrevier, doch Fahren ist Gold und so geht es weiter bis Sun Valley und dort halten wir uns links bis zur Küste.

Man meint aufs offene Meer zu blicken, wenn man etwas südlich von Fish Hoek Beach die M4 erreicht. Doch der Blick geht auf die „False Bay“, die falsche Bucht, die in alter Zeit schon die Seefahrer zum Narren hielt. Sie wähten sich auf ihrer Reise vom Pazifik in den Atlantik schon am Kap vorbei und in der Tafelbucht. Doch das Kap liegt weiter westlich. Heute tummeln sich in der False Bay Fischer, Segler, Strandbesucher, Robben und ... Weiße Haie. Baden? Nur wenn im Meer die Netze unten und die „Shark Spotter“, die nach Haien Ausschau halten, auf ihren Posten sind.

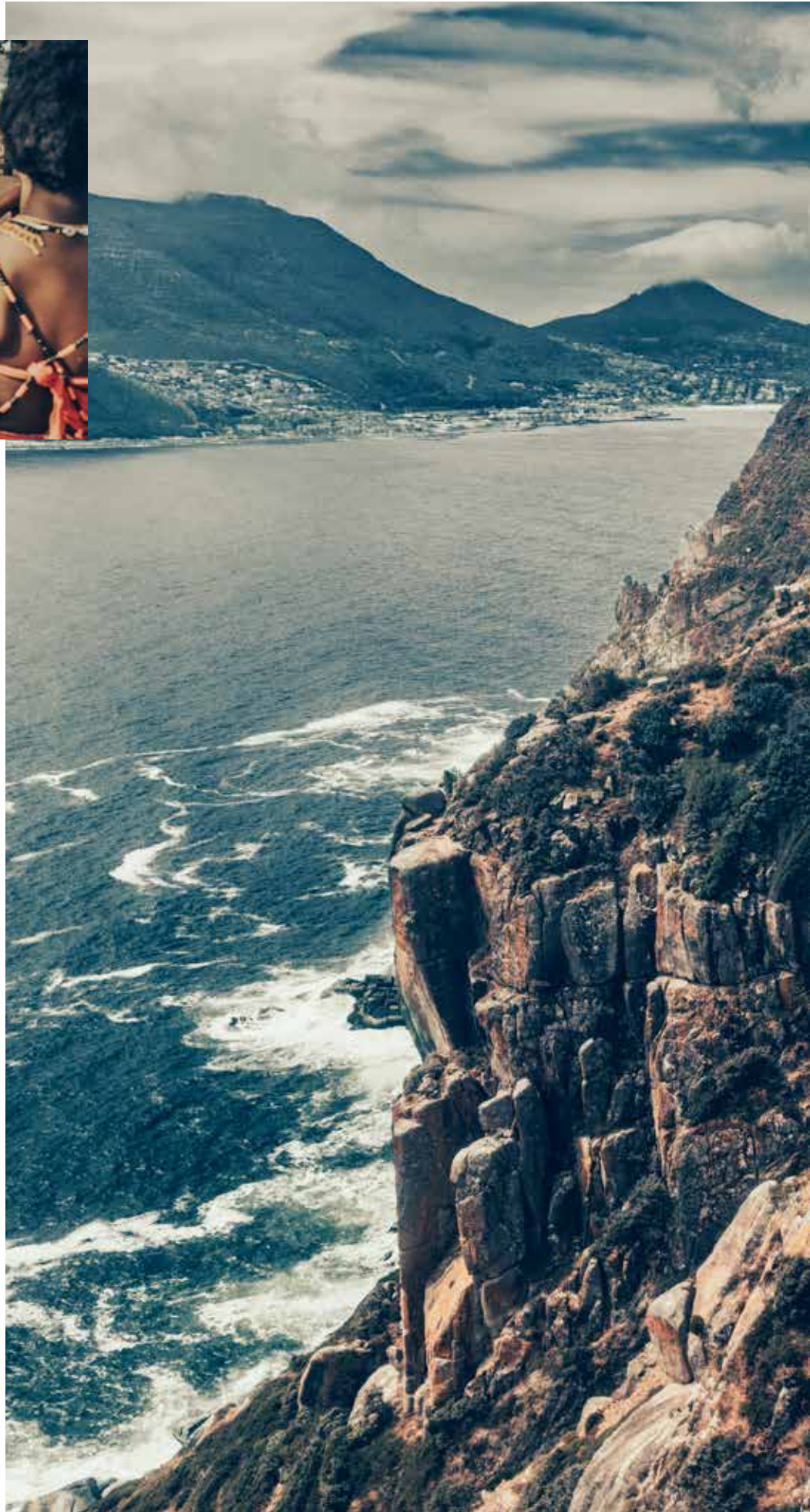
Bitte recht freundlich! Egal ob Pinguin oder Pavian – die Tierwelt Südafrikas und besonders die der Kapregion ist an Touristen gewöhnt.

Die beiden Porsche erreichen das viktorianisch geprägte Simons Town und kurze Zeit später dann Boulders Beach. Noch stehen keine Touristenbusse auf dem Parkplatz. Glück gehabt! Doch ganz allein sind wir auch jetzt am frühen Morgen so gegen halb acht nicht.

### **SEIT ETWA 40 JAHREN LEBEN BRILLENPINGUINE HIER**

Ein paar Japaner und Engländer richten bereits ihre Kameras auf die feine Strandgesellschaft im Frack: Pinguine! Auf den von Wind und Wetter abgerundeten Granitfelsen und den kleinen Stränden watscheln sie lautstark umher. Dass hier Brillenpinguine leben, ist eine echte Attraktion! Eine, die noch nicht sehr lang besteht: Vor rund 40 Jahren soll sich hier das erste Pärchen angesiedelt haben, heute sollen es zwischen 2000 und 3000 sein. Wir verfolgen das Treiben eine ganze Weile, doch jetzt kommen Ströme von Menschen. Irgendwer meint, dass bei Betty's Bay – einmal um die False Bay herum gut 100 Kilometer entfernt – noch eine zweite Kolonie sei. Und viel weniger Touristen.





Doch diese Strecke reizt uns nicht. Das Kap der Guten Hoffnung wartet! Die Sonne steigt höher, der Blick weitet sich und dann geschieht es: Strauße, Vögel zu Fuß! Ganz nah neben der Straße. Man weiß nie, ob sie nicht doch die Richtung ändern. Also bremsbereit bleiben. Ein Vogel wartet noch, bis ihn das Kameraauge ins Visier genommen hat, doch mit ein paar schnellen Schritten ist er wieder verschwunden.

Von der See her kommt Wind durchs offene Fenster herübergeweht. Das Salz legt sich auf die Lippen. Noch ein kurzes Stück, ein Parkplatz, ein Holzschild. Angekommen! Und auch wenn da zu lesen steht, dass dies der südwestlichste Punkt Afrikas ist, geht es doch noch ein bisschen südlicher. Das Kap Agulhas etwa 150 Kilometer weiter im Osten ragt noch tiefer in den Süden, doch wegen der seefahrerischen Bedeutung ist das Kap der Guten Hoffnung zum Sehnsuchtsort der Touristen geworden. Wir nehmen uns Zeit, schauen aufs Meer, an dessen Horizont Wolken in einer Linie das Blau krönen.

### **EIN NATIONALPARK FEST IN AFFENHAND**

Hier wird es Zeit, die Zündschlüssel zu tauschen. Wir lassen uns vom Charme des Klassikers 993 und des Youngtimers 996 Turbo einwickeln auf unserem Weg durch den Kap-Nationalpark. Der ist fest in Affenhand. Überall warnen Schilder vor den Baboons, den Pavianen. Sie lassen sich kaum stören vom Sound der Motoren, wirken zutraulich und sind an Touristen gewöhnt, auch wenn Schilder immer wieder davor warnen, sie zu füttern oder mit Kuscheltieren zu verwechseln. Nach einigen Fotos in respektvollem Abstand machen wir uns wieder auf den Weg. Denn nach all den Tieren, Menschen, Aussichtspunkten wartet ein Jubilar, ein ganz besonderer Jahrgang auf uns.



CHAPMAN'S PEAK IST EINE ATEMBERAUBENDE  
STRASSE DIREKT AN DER KÜSTE.  
HIER ZU FAHREN IST EIN WAHRER GENUSS.





Fotos: © Karawane Reisen

## REISETIPPS VON KARAWANE IHR EXPERTE FÜR SÜDAFRIKA-REISEN

**Klassische Route im Western Cape:** Route 62 zwischen Montagu und Oudtshoorn. An einem Tag machbar bzw. gut in eine längere Mietwagenrundreise integrierbar. Epische Fahrt durch eine überwiegend trockene, vielgestaltige Landschaft mit Bergen, viel Weinbau und netten Ortschaften.

**Tipp:** Montagu Country Hotel in Montagu. Traditionshaus, schön zum Übernachten. Für Liebhaber klassischer US-Autos: Der Hotelinhaber hat zwei gepflegte Cadillac DeVille aus den Jahren 56 und 64, mit denen er geführte Touren durch die Weinregion anbietet (Vorreservieren!).

**Für Allrad-Fans:** Pässe-Fahrt ab/bis Oudtshoorn über Meiringspoort Pass (für jedermann), Swartberg Pass (Allrad!) und Schoemanspoort Pass (für jedermann). Unterwegs den verschlafenen historischen Ort Prince Albert und die Cango Caves (größte Tropfsteinhöhlen im südlichen Afrika) besuchen.

**Tipp:** Adventure Tour in den Cango Caves buchen. Ein Feeling von Höhlenforschung, nassgeschwitztes T-Shirt garantiert (Vorreservieren!).



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

## ES GIBT NOCH SO VIEL MEHR ZU ENTDECKEN! SÜDAFRIKA IST VOR ALLEM DANN, WENN BEI UNS DER WINTER HERRSCHT, EINE REISE WERT.

Die Plateau Road ist beinahe schnurgerade und führt uns direkt wieder nach Norden. Die 272 PS und 300 Nm des Saugmotors im 993 stehen satten 420 PS und 560 Nm beim 996 Turbo gegenüber. Der 993 röhrt heiser, das Zuschlagen der Tür klingt nicht viel anders als bei einem Ur-Elfer, dem der letzte Luftgekühlte näher ist als der neuzeitliche 996. Mit seinen rund acht Zentimetern weniger Radstand wirkt er enger, altmodischer, aber auch wertiger.

Der 996 hingegen tritt dezenter auf was den Klang angeht, die Linie ist gestreckter, der Innenraum ist vom Willen zur Modernität geprägt. Der Turbomotor, so viel Leistung! Hier und heute kommt es doch eher aufs Genießen an. Also auf geht's in Richtung Ziel dieser Tagesreise mit all ihren Eindrücken.

### AM ENDE UNSERER RUNDREISE WARTET EIN GOURMET-DINNER

Das Plateau liegt hinter uns, die Red Hill Road hat uns auf die atlantische Küstenstraße gebracht. Nördlich von Scarborough erstrecken sich lange Sandstrände, die geradezu karibisch wirken. In Noordhoek beginnt dann der atemberaubende Spaß! Nach Entrichtung der Maut in Höhe von 61 Cent (in etwa drei Euro) darf man den nun 100 Jahre alten Chapman's Peak befahren. In vielen Kurven und Kehren ist er in den Fels gehauen, mitunter überragt das Gestein die Fahrbahn wie ein Tunnel, der nach einer Seite offen ist: immer zum Meer hin.

Heute ist kaum Verkehr, nur ein paar Rennradfahrer sind unterwegs. Die wundern sich allerdings nicht schlecht, denn die beiden Porsche fahren erst an ihnen vorbei, um ihnen dann wieder entgegenzukommen – zu viel Spaß macht diese Strecke, um sie nur einmal zu fahren! Nach einer Pause am pittoresken Hout Bay Harbour führt uns der Weg zurück ins Constantia Valley, wo die besten Weine Südafrikas gedeihen und auch das älteste Weingut des ganzen Kontinents liegt: Groot Constantia.

Zum Abend treffen wir uns wieder am Startpunkt unserer Tagestour, dem Weingut Beau Constantia, bekannt für gute Weine und eine fantastische Gourmet-Küche. Dieser Tag wird uns noch lang im Gedächtnis bleiben, auch deshalb, weil der 996 Turbo die 10.000 Kilometer-Marke geknackt hat. Ziel erreicht. ◀

Text: Thorsten Elbriggmann

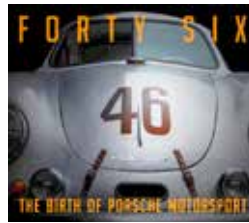
Fotos: Theodor Barth / Maksimilian Pöschel



### Faszination 901 – Die Vorgeschichte des Porsche 911

Noch so ein Stück, dessen bisherige Nicht-Existenz auf den ersten Blick unerklärlich scheint. Wohl zu keinem Auto gibt es so viel zu lesen wie zum Porsche 911, aber über dessen Genesis, über den fließenden Übergang vom 356 zum 901, wurde noch nie ein Buch geschrieben. Wohl auch deshalb, weil sowohl die Findung der Form wie auch der Technik bis zum Schluss zahllose Umwege und Wendungen enthielt und das Thema 901/911 auf den zweiten Blick so ungemein komplex ist. Allein die Designvorschläge, Typenbezeichnungen, „Technischen Programme“ und Entwicklungsstadien in die Reihe zu bringen, erforderte einen Kraftakt und die Unterstützung des Unternehmensarchivs, ohne dessen Dokumente, Fotos und Konstruktionszeichnungen dieses Buch nie hätte einen Anspruch auf Vollständigkeit erheben können. Das ist nicht immer leicht zu lesen, erfordert Konzentration und gewisse Vorkenntnisse. Löblich, dass die Protagonisten und Mitwirkenden der 911-Vorgeschichte aufgeführt werden und heutige Porsche-Eminenzen wie Michael Mauer oder August Achleitner eine Einschätzung des Geleisteten vorlegen. Diese Buch schließt wichtige Lücken in der Porsche-Historie. Fünf Sterne von fünf.

*Peter Weidenhammer: „Destination 901 – Die Vorgeschichte des Porsche 911. Von der Idee zur Weltpremiere“, 448 Seiten, 240 x 295 mm, Hardcover, Motorbuch, Stuttgart 2023, 79,00 Euro, ISBN 978-3-613-32149-6*



### 46 – The Birth of Porsche Motorsport

Als wir die Geschichte von Chuck Forge und seinem 356 Gmünd-Rennwagen in PORSCHE FAHRER 4-2010 erzählten, ahnte wohl niemand, dass sich unter dem roten Lack des eigentümlichen Roadster Specials eines der wichtigsten Autos der Porsche-Rennsportgeschichte verbarg – oder was davon noch übrig war. Das pünktlich zum 75. Porsche-Jubiläum erschienene Buch „46“ (in Anlehnung an die in Le Mans vergebene Startnummer des Wagens) beschreibt die komplette Geschichte des 356/2 SL mit der Fahrgestellnummer 063, der 1951 beim ersten Start des Unternehmens beim 24-h-Rennen einen Klassensieg holte und den 20. Platz im Gesamtklassement belegte. Vom Start in Le Mans, über den anschließenden Einsatz bei der Rallye Lüttich-Rom-Lüttich und die Weltrekordfahrt in Montlhéry im selben Jahr spannen die Autoren den Erzählbogen der 063-Lebensgeschichte bis zu den Wochenend-Rennen mit Porsche-Westküsten-Händler John von Neumann am Steuer über die Chuck Forge-Ära bis zur Rekonstruktion durch Rod Emory. Würde man sich diese Story ausdenken, klänge sie unwahrscheinlich bis absurd – aber sie ist, auch weil originale, bisher teilweise unveröffentlichte Fotos und Unterlagen sie illustrieren und untermauern, unbedingt erzählenswert und spannend. Für 356-Fans ein Muss und aus historischer Sicht eines der wichtigsten Porsche- und Motorsport-Bücher des Jubiläumjahres 2023, allerdings ausschließlich auf Englisch. We love it!

*Randy Leffingwell et al: „46 – The Birth of Porsche Motorsport“, 336 Seiten, 290 x 254 mm, Hardcover, Dalton Watson, Deerfield/Illinois, USA 2023, 150 Dollar, ISBN 978-1-956309-01-0*



### Alwin Springer

Alwin Springer aus Essen ist in der Porsche-Welt USA eine Berühmtheit. In der Heimat kennen ihn nur die Fachleute, die glühenden Turbo-Anhänger und die Motorsport-Fans. 1965 ging der gelernte Autoschlosser nach Kanada, kam laut Selbstaussage als illegaler Immigrant zum Rennstallbesitzer Vasek Polak nach Kalifornien, wo er Fuhrmann-Motoren reparierte, und trat 2004 als Präsident von Porsche Motorsport Nordamerika zurück. Der amerikanische Traum! Dazwischen lagen rund 40 Jahre Rennsport und die Gründung der Firma ANDIAL, die er zusammen mit Arnold Wagner und Dieter Inzenhofer 1975 ins Leben rief. Motorsport und Turbomotoren machten sie legendär, von der SCCA über die IMSA bis zum Pikes Peak-Rennen trug sich ANDIAL in die Siegerlisten ein. Da gibt's viel zu erzählen! Kein Wunder, dass das Buch 468 Seiten und 47 Kapitel stark ist und es einen Draht zum Motorsport in den USA braucht, um einzutauchen. Mit den Einblicken (und historischen Fotos) Alwin Springers ist daraus ein wichtiges Buch zu einem hierzulande weniger bekannten Teil der Porsche-Motorsportgeschichte geworden. Da geht auch der Preis von 225,00 Euro in Ordnung. Achtung: Nur auf Englisch!

*Alwin Springer/Wilfried Müller: „Alwin Springer – Racing with Porsche in North America“, 468 Seiten, Format 275 x 300 mm, Hardcover im Schuber, Sportfahrer, Düren 2023, 225,00 Euro, ISBN 978-3945390177*

## ZUM THEMA



#### Porsche Chronik seit 1931

Porsche Museum (Hrsg.)  
240 Seiten, 170 x 240 mm, Hardcover  
Motorbuch  
29,00 Euro



#### Motorlegenden – The Beatles

Siegfried Tesche  
240 Seiten, 230 x 175 mm, Hardcover  
Motorbuch  
29,90 Euro

## Modellauto-Neuheiten präsentiert von ck-modelcars

### Bulli T1 Motor Bausatz

Was haben der Porsche 356 von James Dean, ein VW Käfer und der Volkswagen T1 gemeinsam? Einen im Heck verbauten, luftgekühlten Vierzylinder-Boxermotor. Der damals neu entwickelte Transportwagen von VW mit gerade einmal 25 Pferdchen schaffte es auf bis zu 85 Stundenkilometer und bot damit genügend Power für schwere Zuladungen, Anhänger oder auf Langstrecken in den Familienurlaub. 1950 liefen die ersten Modelle vom Band und schnell folgten unterschiedlichste Varianten vom Campingbus bis hin zum Polizeifahrzeug. Bis heute ist der Bulli ein absolutes Kultauto, ein Trendsetter und ein Alleskönner. Für Fans seines so zuverlässigen Motors ist ein einzigartiges Funktions-Modell im Maßstab 1:4 von Franzis zum Sonderpreis erhältlich. Das Modell besteht aus 200 Komponenten inklusive beweglicher Teile wie der Kurbelwelle, Kolben oder Ventilen. Das von Volkswagen lizenzierte Modell verfügt außerdem über ein transparentes Gehäuse und ein Soundmodul für das unvergleichliche Schnurren des Erfolgsmotors. Eine Aufbauanleitung und ein ausführliches Handbuch mit vielen spannenden Informationen zum VW-Motor runden das Angebot ab.



FRANZIS



**Volkswagen VW Bulli T1 4-Zylinder-Boxermotor 1950-1953 Bausatz 1:4 Franzis, UVP 199,90 €, Sonderpreis 49,95 €, Art-Nr.: 67152**

### Porsche 911 (964)

MINICHAMPS®

Der Film „Bad Boys“ mit Will Smith und Martin Lawrence war es, der den Porsche 964 Turbo im Jahr 1995 einem breiten Publikum bekannt machte und dem Zuffenhausener „Bad Boy“ zu Kultstatus verhalf. Das im Film eingesetzte Fahrzeug ist mit einem 3,6 Liter-Motor mit 360 PS ausgestattet. Dieser stärkere Motor wurde ab 1993 verbaut, nachdem in den ersten beiden Modelljahren noch ein 3,3 Liter-Motor mit 320 PS den 964 Turbo angetrieben hatte. Das Filmauto gehörte dem Regisseur Michael Bay, der den Porsche für die Dreharbeiten zur Verfügung stellte. Der 964 Turbo unterschied sich von den herkömmlichen 964-Modellen unter anderem durch verbreiterte Radkästen, den breiten Heckflügel und die beiden ovalen Auspuffrohre. Bei ck-modelcars ist dieser Porsche vom Label Minichamps exklusiv und limitiert im Maßstab 1:43 in zwei Farben verfügbar. Die schwarze Version aus dem Film „Bad Boys“ ist mit dem passenden Nummernschild ausgestattet, mit dem Will Smith und Martin Lawrence im Film die Straßen von Miami unsicher machten. Gemäß der Modellreihenbezeichnung bringt es das Modell auf eine limitierte Stückzahl von 964 Exemplaren. Ebenso verfügbar ist eine auf 500 Modelle limitierte Version des Porsche 964 Turbo in Silber metallic.



**Porsche 911 (964) Turbo Baujahr 1990 1:43 Minichamps, UVP je 39,95 €, silber - Art-Nr.: 943069104, schwarz - Art-Nr.: 943069106**



### Penske Porsche 963

spark

Das Haus Porsche feierte im Jahr 2023 seinen 75. Geburtstag. Gerne hätte sich der Zuffenhausener Hersteller mit dem 20. Gesamtsieg bei den 24 Stunden von Le Mans selbst beschenkt. Doch der Langstreckenklassiker verlief nicht nach Porsches Vorstellungen. Nichtsdestotrotz ist das auf den Namen 963 getaufte Einsatzgerät bei Modellautosammlern begehrt. Schließlich verpasste Porsche seinen drei Prototypen ein buntes Sonderdesign, das an die Farbgebungen früherer Siegerautos erinnerte. Noch dazu rückte das zusätzlich in Le Mans an den Start gebrachte dritte Auto mit der Startnummer 75 aus, die auf das Firmenjubiläum hinwies. Für Mathieu Jaminet, Felipe Nasr und Nick Tandy war das Rennen jedoch ein kurzes Vergnügen. Noch am Samstagabend fiel ihr Auto mit Benzindruckproblemen aus. Doch immerhin hatten sie im Vorfeld Führungsrunden gesammelt und den Jubiläums-Porsche in der spektakulären, durch Wetterkapriolen geprägten Anfangsphase damit in Szene gesetzt. Spark hat ihren 963 aus Resine gefertigt im Maßstab 1:43 herausgebracht. Das Modell wird in einer Porsche Werks Umverpackung ausgeliefert.



**Penske Porsche 963 #75 24h LeMans 2023 Jaminet, Nasr, Tandy 1:43 Spark, 79,95 €, Art-Nr.: WAP0200240RLM**



- Anzeige -

## Porsche 911 (993) RWB

Er polarisiert, er schockiert, er begeistert – der Rauh-Welt Begriff Porsche „Furusato“ von Moderator und Unternehmer Sidney Hoffmann. Ab sofort ist das besondere Modell im Maßstab 1:18 von WERK83 erhältlich und ein Muss für jeden RWB-Fan. Denn ein in das Ultraviolett des Porsche GT3 RS getauchter 993 mit einem der letzten luftgekühlten 3,6-Liter-Sechszylinder-Boxermotoren ist an sich schon ein Hingucker. Handelt es sich dabei dann noch um den ersten, von Tuning-Legende Akira Nakai San, in Deutschland umgebauten Rauh-Welt Begriff Porsche, wird er zur absoluten Ikone. Im Jahr 2016 fiel die Entscheidung, den ersten RWB-Porsche in seinem Ursprungsland Deutschland umzubauen. Daher rührt auch der Name „Furusato“, was übersetzt Heimat oder Ursprung bedeutet. Der an die früheren Rennwagen erinnernde Breitbau entstand in präziser Handarbeit und jedes von Akira Nakai San selbst umgebaute Fahrzeug ist ein Unikat. WERK83 bietet das Modell mit viel Liebe zum Detail in höchster Qualität an. Die Miniatur-Hommage an den „Furusato“ verfügt über einen originalgetreuen Innenraum, lenkbare Vorderräder und zu öffnende Türen.

- Anzeige -

**WERK83™**



**Porsche 911 (993) RWB Rauh-Welt Furusato  
Sidney Hoffmann 1:18 WERK83  
UVP 79,95 €, Art-Nr.: W1807001**



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



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

ck-modelcars Christoph Krombach e.K.

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



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

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

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

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

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

 **Porsche Club** 

**928**

Der werksautorisierte Classic Club  
 Porsche Club 928 e.V.

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

**MARTINI RACING**  
 ORIGINAL COLLECTION

Jackets, Shirts, Accessoires

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

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

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

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

Getriebe-Ölkühlung / Sonderübersetzungen / Renngetriebe

**Motorrevisionen - Zylinderkopfbearbeitungen - Motorsportteile**

**BOTT FAHRZEUGTECHNIK**  
[www.bott-fahrzeugtechnik.de](http://www.bott-fahrzeugtechnik.de)  
[www.bott-parts.de](http://www.bott-parts.de)

Getriebeüberholungen 901, 914, 915, 930,  
 G50, Sportomatic  
 CNC gef. Spezialteile Porsche 911 u. 914

Tel.: +49(0)6681 - 9170742

**BIETE**



Verkaufe **PORSCHE SUPER EXPORT Typ 329**. 3 Zyl., Luftgekühlt, 35 PS, EZ 12/61, 20 Km/h, 3. Hd., Restauration in 2005, zugelassen und mit neuem TÜV, incl. Frontlader und Gewichte. VB 17.500.- €. Tel 0171 4736187



**Porsche 911 SC 2.7/ 3.0 Instrumente Komplettsatz** mit Tacho 250 km/h, VDO-generalüberholt, u.a. auch Gläser und Zierringe erneuert, elektronischer Tacho „genullt“, absolut makelloser Topzustand, funktionsgeprüft, € 1.990,00, Tel.: 0162-3661816



Einen kompletten Satz **16" Fuchs Felgen Maxilight** LM-Rad (1981), vorne 2x 7J x 16" (ET 4), hinten 9J x 16" (ET 15). VB 2222 €. Tel.: 0171-4230051

Einen kompletten Satz **16" Fuchs Felgen Maxilight** LM-Rad (1981), vorne 2x 7J x 16" (ET 4), hinten 9J x 16" (ET 15). VB 2222 €. Tel.: 0171-4230051



**Porsche Freunde Bergisches Land**

**Willkommen** in unserer Porsche-Gemeinschaft zu netten PS-Gesprächen, Treffen und Ausfahrten. „11 Jahre Porsche Freunde Bergisches Land“ [www.porsche-freunde-bergischesland.de/](http://www.porsche-freunde-bergischesland.de/) Facebook / Instagram / Youtube



Exklusiver **Briefbeschwörer „911“**, sterlingsilber, Fertigung durch einen Juwelier, Porsche 964, Porsche 993, Stückpreis Euro 1650,-. [info@petermann911.de](mailto:info@petermann911.de), 0172 2506007

Exklusiver **Briefbeschwörer „911“**, sterlingsilber, Fertigung durch einen Juwelier, Porsche 964, Porsche 993, Stückpreis Euro 1650,-. [info@petermann911.de](mailto:info@petermann911.de), 0172 2506007



**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 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

**1975 Turbo** 3.0l, 4/75, orig. 112.700 km, silber, SD, Klima, top Originalzustand, Preis VS, +49 151 24018583

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

**BIETE**



**911 Carrera S** mit 6-Gang Sport-Schaltgetriebe und Heckantrieb, E.Z. 02/2005, nur 17.900 km, kein Schiebedach, kein PCCB, kein Heckwischer, innen und außen unberührter Originalzustand, keine Abnutzungen oder Gebrauchsspuren, unfallfrei und vollständig nachlackierungsfrei, € 89.950-. Tel. 0170 7866775



**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

**NEUNELFMOTOREN**

**PORSCHE**  
MOTOREN. GETRIEBE. SERVICE. MOTORSPORT.

Neunelfmotoren GmbH  
Allerkai 4 - Halle A6  
28309 Bremen  
www.neunelfmotoren.de

info@neunelfmotoren.de  
+49 172 535 839 0  
+49 421 485 215 06



**Buchtip**

**Porsche 911 Everlasting Love Stories**  
320 Seiten, zahlreiche Abbildungen,  
245 x 285 mm, Hardcover,  
ISBN: 978-3-96664-757-1, € 99,-  
www.heel-verlag.de



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

**Petzoldt's**  
seit 1988

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

www.petzoldts.de

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

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

**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

**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.

**ab 398 Euro**

**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.

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

**MITTELMOTOR.** 

**PORSCHE ERSATZTEILE REPARATUR MOTORSPORT**

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



**MITTEL MOTOR .COM**

**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 3-2024  
Erscheinungstermin: 7.03.2024 | Anzeigenschluss: 30.01.2024

**SUCHE**

Suche **Porsche 997 GT3** MK I oder MK II, 997 GT3 RS MK II. Tel. 0171 8246350

---

Suche **Porsche 997 S** - MK I oder MK II Schalter oder Boxster 981 S - Schalter. Tel. 0171 8246350

---

Suche **Porsche Boxster 981 S** oder Cayman S mit Sport Chrono Paket - Schalter. Tel. 0152 51308997

**Katalogtipp**



**Der Porsche-Katalog Nr. 2**  
208 Seiten, zahlreiche Abbildungen,  
210 x 297 mm, Softcover,  
ISBN 978-3-96664-514-0, € 19,99  
[www.heel-verlag.de](http://www.heel-verlag.de)


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



**GEMEINSAM GEGEN KREBS**

**SPENDENKONTO IBAN**  
DE65 3705 0299 0000 9191 91

 **Deutsche Krebshilfe**  
HELFEN. FORSCHEN. INFORMIEREN.  
Stiftung Deutsche Kinderkrebshilfe

**MACH MIT**  
*(ist aber)*

 **TEILE.COM** | ONLINE SHOP 

**ORIGINAL PORSCHE Winterräder**

4000 Original Porsche Sommer- und Winterräder auf Lager

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



## FREE FLOW UMRÜSTUNGEN

Rüsten Sie Ihren 3.2 L. 911G auf ein free flow Auspuffsystem um ohne Zuschneiden und Schweißen.  
Ein neu entwickeltes Kit erlaubt die Wiederverwendung von vorhandenen Motorenblechen.  
Montage & Sound wurden im JP Group Testcenter in Dänemark verifiziert.

NEUE KITS VON DANSK MOTORSPORT  
VERBESSERN SIE IHREN SOUND UND  
FÜGEN SIE LEISTUNG HINZU\*



### Sportauspuff-Set

Ø84 mm Endrohr /  
Ø41 mm Wärmetauscher mit  
Rohren für 3.2L.  
OEM style – Keine Modifikationen  
am Motorblech nötig

Dansk no. 92.299S  
JP no. 1620802210  
Passt zu: Porsche 911 (3.2) '83-'89

## GROSSES SPEZIAL ZUM 50. GEBURTSTAG DES 911 TURBO DIE VOLLE LADUNG AUTOS, MENSCHEN UND TECHNIK!



### TITELSTORY

Luftkühlung only – 911 Turbo Cabrio, 964 Turbo, 993 Turbo



### KLASSIK

Auf Sonderwunsch – 993 GT2 Exklusiv



### REPORT

Transaxle unvollendet – 924 Turbo Targa

### WEITERE THEMEN IM HEFT:

911 Turbo Baujahr 1975 · Cayenne Turbo S (9PA) ·  
Alte Schule Valentin Schäffer I · 964 Strosek Giga ·  
Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé GT

**PORSCHE FAHRER 3-2024  
erscheint am 7. März 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:

Thomas Albrecht (Übersetzung) Theodor Barth, Luca di Blasi, Thorsten Elbriggmann,  
Tobias Kindermann, Manfred Kolb (Übersetzung + Lektorat), Roman Rätzke,  
Götz von Sternenfels, Jordan Zigang Divet (Curveshunter)

#### 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 Lagrange  
Tel.: 0049 162 2015013  
christian@kellermedia.eu

**Anzeigenpreise:** Es gilt die Anzeigenpreisliste 2024.

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

# ABONNIEREN LOHNT SICH!



6 Ausgaben pro Jahr

Wunsch-Prämie ohne Zuzahlung

Über 13 % sparen + versandkostenfrei\*

Bereits vor dem offiziellen Verkaufsstart lesen

Zusätzliches ePaper für nur 1 €/Jahr

## Wählen Sie Ihre Wunschprämie:



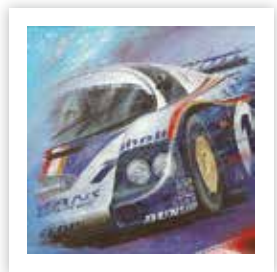
Wert: 34,99 Euro



Wert: 34,99 Euro



Wert: 39,99 Euro



Wert: 85,- Euro



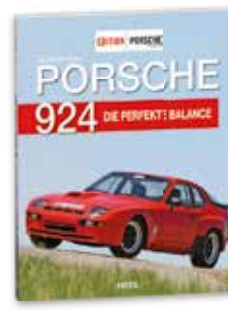
Wert: 9,99 Euro



Wert: 12,99 Euro



Wert: 19,99 Euro



Wert: 39,95 Euro



Wert: 29,95 Euro

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

**BESTELLEN SIE IHR ABO AUF [WWW.PORSCHE-FAHRER.DE](http://WWW.PORSCHE-FAHRER.DE) ODER TELEFONISCH UNTER 06123 9238-277!**

\* im Inland, Ausland auf Anfrage

# BUCHERER 1888



CERTIFIED PRE-OWNED

AUTHENTICATED BY EXPERTS

TWO-YEAR GUARANTEE

BUY, SELL & TRADE