PORSCHE FAHRER

PORSCHE FAHRER

50 JAHRE TURBO
944 · CAYENNE · PANAMERA

KUNSTWERK PORSCHE 911

911 TURBO 2.1 + 935 + GT1
FULL SPEED

911 CARRERA 3.3
GEHEIME ENTWICKLUNGSSTUFE

911 T 2.2
RESTAURIERUNG IM PAARLAUF

PORSCHE

Das Schönste am Sommer? Wenn man ihn angemessen zelebrieren kann.

Schöne Landschaften, satte Farben, warmer Asphalt. Was gibt es Schöneres, als den Sommer in einem Porsche zu genießen? Im Porsche Zentrum 5 Seen finden Sie viele sportliche Wegbegleiter, mit denen Sie bestens in den Sommer starten können. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

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

Wo ist es hin, ...

... jenes Foto, das ich im Herbst 2006 von Anatole Lapine mit meiner Kodak-Digitalkamera machte? Es war mir Freude und Ehre zugleich, dem ehemaligen Porsche-Designchef anlässlich des bevorstehenden 30. Geburtstags des 928 zuhause in Baden-Baden einen Besuch abstatten zu dürfen. Im karierten Hemd, barfuß, in bequemer Hose und mit Spülhandschuhen öffnete Anatole „Tony“ Lapine die Tür seiner Wohnung in bester Lage und bat zum Interview. Das besagte Foto (das ich nicht finde) machten wir in der Küche, vor einer Wand voller gerahmter Schwarzweiß-Bilder, die Stationen und Menschen aus dem bewegten Leben Lapines zeigten. Dort saßen wir an jenem großen runden Tisch, der mir in diesem Sommer 2024 bei einer anderen Fotoproduktion wieder begegnete. Anatole Lapines Tochter Inge hatte den Tisch, an dem so viele bekannte Persönlichkeiten der Automobilgeschichte bereits gesessen hatten, nach dem Tod des Vaters an den heutigen Bewahrer Jens Cooper, der Hauptperson unserer Happy-End-Story in dieser Ausgabe weitergegeben. Als Mitarbeiter von Opel Classic war Cooper dem ehemaligen GM- und Opel-Designer Lapine auf berufliche und menschliche Art verbunden. Was für eine Geschichte! Und was für ein Zufall, dass ich nach fast 20 Jahren völlig unerwartet wieder an diesem Tisch Platz nehmen durfte.

Ein Wiedersehen der anderen Art ist unsere Kooperation mit ELFERSPOT. 2019 besuchten Fotograf Andreas Beyer und ich in Linz Markus Klimesch, den Gründer der ersten ausschließlich Porsche-Sportwagen vorbehaltenen Verkaufsplattform. Heute, fünf Jahre später, machen wir gemeinsame Sache und beginnen passend zum Marktgeschehen mit einem Invest-Tipp für Porsche im Wert von 25.000 bis 1,5 Millionen Euro. Willkommen an Bord! Alles andere findet sich (hoffentlich).

Immer noch auf der Suche grüßt Ihr



Jan-Henrik Muche



Foto: Roman Rätzke



Foto: privat

Zu Tisch: Jens Cooper und Jan-Henrik Muche (o.), Anatole Lapine und Ex-GM-Design-Kollege Larry Shinoda (u.).

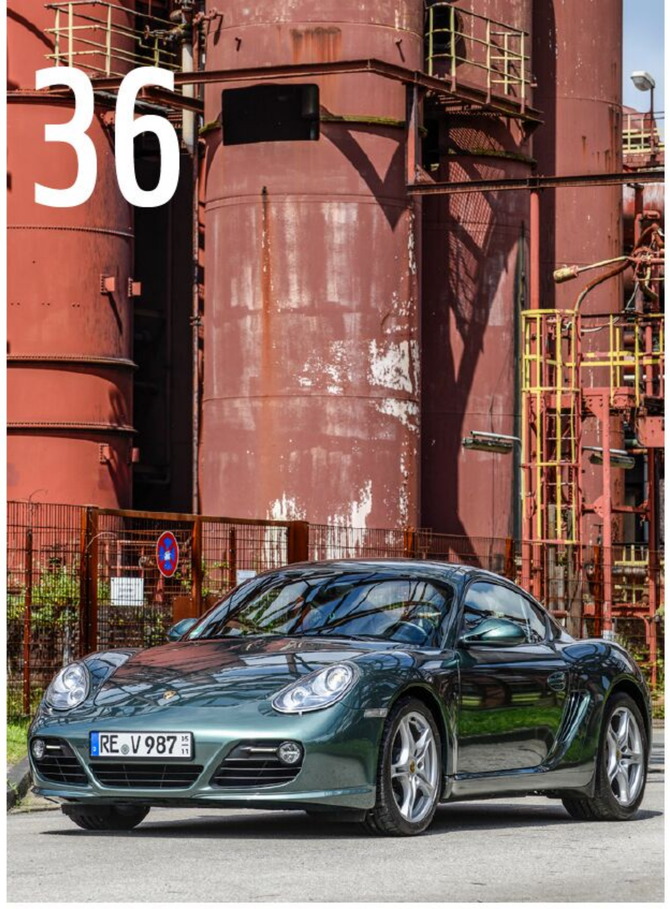
BESUCHEN UND FOLGEN SIE UNS ...

www.porsche-fahrer.de

porschefahrer.magazin

porschefahrer_magazin

porschefahrermagazin



CAYMAN S

Als zukünftiger Klassiker führt der erste Cayman der Baureihe 987 ein Leben in der Nische. Noch! Könnte sein, dass jetzt der richtige Moment für den Kauf eines scharfen S-Modells ist.



911 CARRERA RSR TURBO 2.1 - 935/78 - 911 GT1

50 Jahre Turbo, die Party geht weiter! Auf der Rennstrecke fahren wir drei Generationen Turbo-Helden aus Gruppe 5, Marken-WM und Le Mans. Zusammen macht das fast 2000 PS.



911 CARRERA 3.3

Gibt's nicht? Doch, gab es! Eine geringe Anzahl Tuning-Kits für den 911 Carrera 3.2 mit dem Hubraum des Turbo verließen das Werk. Ausfahrt mit einem Einhorn.

MASCHINEN

12 TITELSTORY
911 CARRERA RSR TURBO 2.1 · 935/78 · 911 GT1 – GIPFEL-TREFFEN

36 FUTURE CLASSIC
CAYMAN S TYP 987C – FEINE KLINGE

44 KLASSIK
944 TURBO · CAYENNE TURBO S · PANAMERA TURBO – WIND VON VORN

SERVICE, TEST + TECHNIK

26 INVEST-TIPPS BY ELFERSPOT
WERTE-WANDEL

58 MAGAZIN
PORSCHE-KUNST – FARBEN. FROH

MENSCHEN + MOTOREN

66 RESTAURIERUNG
911 T 2.2 – GEMEINSAME SACHE

76 TUNING
911 CARRERA 3.3 – VERSUCHS-STADIUM

84 HAPPY END
911 CARRERA 3.2 – GENERAL MOTORS

RUBRIKEN

08 LESERBRIEFE I NEWS

94 PORSCHE MARKT

98 VORSCHAU I IMPRESSUM

NXT

Hinter jedem Hidden Champion steckt eine hohe Rendite.

Private Equity investiert in vielversprechende Unternehmen im globalen Mittelstand. Über 20 Jahre hat es im Schnitt eine Rendite von 14,5 % p. a. erzielt. Mit LIQID Private Equity NXT profitieren auch Sie von den weltweit besten Private-Equity-Fonds. Schon ab 10.000 € mit Sparplan.

*Quelle: Preqin Buyout Quarterly Index von 30.12.2002 bis 30.12.2022.
Anlage ist risikobehaftet. Historische Renditen sind kein verlässlicher Indikator für künftige Wertentwicklungen.

Jetzt entdecken:
liqid.de/pf-magazin

LIQID

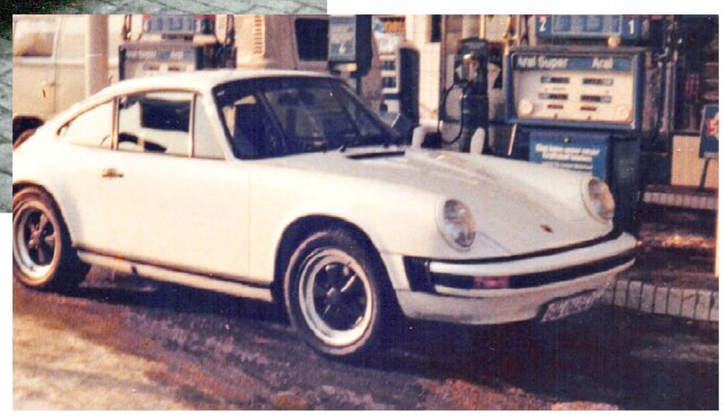
RÜCKSPIEGEL





Großes Starterfeld, Positionskämpfe um jeden Millimeter, einheitliche Technik – so startet 1986 der „Turbo Cup“ in seine Saison. Nicht der 911 dient als Basisauto des ersten Porsche-Markenpokals, sondern der neue 944 Turbo, ausgerüstet mit einem aufgeladenen, 220 PS starken Vierzylindermotor und Katalysator. Mehr zur Kombination aus Porsche, Turbo und Frontmotor lesen Sie auf S. 44.



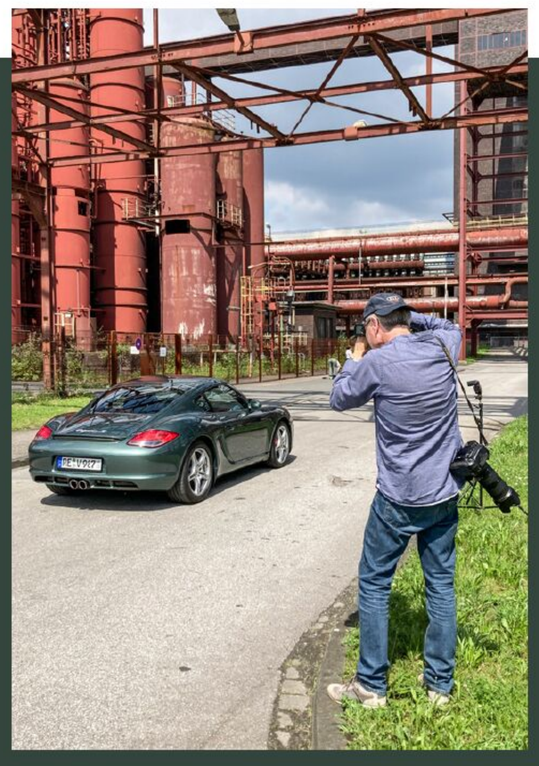


Fotos: privat

ANFANG UND ENDE EINER LEIDENSCHAFT

Als Zeitgeistdokument anbei ein Foto aus den Fünfzigerjahren, das mich neben dem 356 meines Vaters zeigt und das ich einfach "The Beginning" nenne. Hieraus ist irgendwann ein großes Hobby entstanden, das ich viele Jahrzehnte und mit großer Freude mit meinem Bruder „gelebt“ habe. Nachdem er verstorben ist, habe ich dann schweren Herzens beschlossen, die Sammlung unserer einzigartigen Raritäten zu veräußern. Sie haben mich dabei in Form Ihres Kleinanzeigenteils super unterstützt, dafür gesorgt, dass die Teile über Ihr Magazin in die richtigen Hände geraten. Ich habe dadurch tolle Menschen kennengelernt, sowohl im In- als auch im Ausland. Vielen Dank dafür! Mit dem Verkauf endet dann auch eine lange Familien-Saga, die für mich als Autofahrer mit dem Erwerb eines neuen 911 SC 3.0 bei Porsche Knebel in Siegen im Januar 1979 begonnen hatte. Ich erwarb dort damals einen grandprixweißen Elfer in spartanischer Ausstattung, also ohne Schiebedach, ohne Lederausstattung, ohne Fensterheber und (natürlich) auch ohne Klimaanlage. Aber immerhin mit Fuchs-Felgen in den Größen 6 und 7x16 Zoll. Selbst ein zweiter Außenspiegel fehlte, eben „Porsche pur“. Nach Zahlung des Kaufpreises in Höhe von 48.000 Mark erlaubte es mir die Fa. Knebel, den Elfer mit der Roten Nummer der Firma nach Hause zu überführen. What a happy day! Herzliche Grüße an das beste Porsche-Magazin überhaupt!

Jürgen Sauerborn



MAKING OF

Malachitgrün trifft Rostrot. Auf dem Gelände der ehemaligen Zeche Zollverein in Essen, heute Teil des Welterbes, setzte Fotograf Andreas Beyer den kommenden Klassiker Cayman S in Szene. Herzlichen Dank an die Stiftung Zollverein, die ohne Zögern eine Fotogenehmigung erteilte!

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.



Foto: Voxel

PFF MEETS PORSCHE FAHRER

Die über 85.000 Mitglieder der Porsche-Community PFF haben abgestimmt: Zum Sieger des in Kooperation mit PORSCHE FAHRER ausgelobten Foto-Wettbewerbs wurde ein (nicht ganz echter) 550 Spyder mit charmanter Begleitung gewählt. 18.000 User der Plattform griffen auf die Aktion zu.

TOP TEN – DIE WERTVOLLSTEN PORSCHE

Ich schreibe normalerweise keine Leserbriefe – jetzt habe ich aber gerade den Artikel über die Top 10 gelesen. Dadurch fühlte ich mich doch genötigt, euch mal zu schreiben. Ich vermisse in den Top 10 den 968 Turbo S! Mit der Tatsache, dass die Transaxle leider immer nicht so beachtet werden, wie sie es verdient hätten, haben wir Fans uns ja inzwischen abgefunden. Aber der 968 Turbo S gehört bestimmt in die Mitte der wertvollsten zehn Porsche. Die letzten beiden 968 Turbo S wurden für 1,25 und 1,3 Millionen Euro über den großen Teich verkauft, und selbst die schlechten Exemplare werden um die 800.000 Euro angeboten. Sonst ist euer Magazin schon wirklich gut. Macht weiter so, gerne mit mehr Transaxle-Beiträgen.

Anm. d. Red.: *Zum Thema 968 Turbo S haben wir bereits weitere Nachrichten im gleichen Tenor erhalten. Dass der Superlativ der 968-Baureihe in der Auflistung fehlt, liegt auch daran, dass die wenigen Autos viel zu selten gehandelt werden und somit in den Classic-Data-Tabellen nicht auftauchen (das letzte Mal war dies 2018 der Fall). Und ein Preisschild allein ist nun einmal kein tatsächlicher bezahlter Preis.*

Karsten Flüg

Erst einmal Gratulation zu Ihrem Magazin im Allgemeinen. Immer wieder außergewöhnliche und spannende Berichte. Ich war schon sehr gespannt auf die Top 10 der wertvollsten Porsche. Ich hätte mich gefreut, wenn es auch ein Transaxle-Modell, nämlich der Porsche 968 Turbo S, in die Auflistung geschafft hätte. Verdient hätte er es auf jeden Fall. Ganz zufällig habe ich gerade das ehemalige Fahrzeug meines Vaters bei mobile.de gefunden – angeboten für schlappe 495.000 €. Wir haben das Auto leider schon vor 16 Jahren verkauft, für einen Bruchteil der Summe.

Frank Ebert



hoch5.com

feinfühlig.



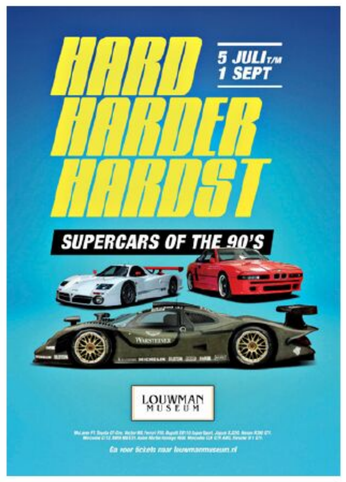


ZWEI HÄNDE?
Lenken einen Porsche.
Zupackend und sensibel zugleich.

VIELE HÄNDE?
Bauen unsere Küchen.
Erfahren und innovativ zugleich.

WAS UNS ABER VOR ALLEM EINT?
Unser Antrieb:

driven by passion.



GRÖSSER, (VIEL) SCHNELLER, BREITER

Vom 5. Juli bis 1. September läuft im Louwman Museum in Den Haag die Ausstellung „Supercars der 90er Jahre". Zu den ausgestellten Superlativen für Straße und Rennstrecke gehören Autos wie Mercedes CLK GTR, McLaren F1, Vector W8, Bugatti EB 110 Supersport und natürlich 911 GT1.





KLEIN KARIERT

So richtig weg war es nie, doch nun ist das Pepita-Muster offiziell zurück. Im Zuge der Produktpartnerschaft für die „Pepita Edition by Vitra for Porsche" fertigt Vitra nun drei Stühle in limitierter Auflage für Porsche. Als Besonderheit sind sie mit dem originalen Porsche-Pepita-Stoff bezogen. Pepita besteht aus kleinen Karos, die durch schräg verlaufende Streifen miteinander verbunden sind. Mit dem Debüt des 911 war Pepita erstmals vor 60 Jahren als offizielle Ausstattung erhältlich, zuvor wurde es bereits in der Endphase des 356 als Sonderwunsch-Ausstattung im Programm geführt – jedoch nur auf Nachfrage und sehr vereinzelt geordert. Zuletzt wurde Pepita unter anderem im 911 Sport Classic (2022) angeboten. Die „Porsche Pepita Edition" umfasst die „Eames Plastic Side Chair Pepita Edition" sowie die vom Mailänder Architekten und Designer Antonio Citterio entworfenen Stühle „ID Trim L Pepita Edition" und die „Petit Repos Pepita Edition".



OLDTIMER KATALOG

In seinem 38. Jahr ist der OLDTIMER KATALOG selbst schon ein Klassiker. Die neueste Ausgabe von Europas größtem Marktführer präsentiert sich mit rund 150 Marken und 1400 Automobilen auf über 500 Seiten. Der Umfang wurde nochmals erweitert, um noch mehr Youngtimer unterzubringen und – erstmals – auch einen Magazinteil zu verwirklichen, der aktuelle Themen aufgreift. Von Abarth und BMW über Ford, Mercedes, Porsche und Volkswagen bis Zündapp werden alle Fahrzeuge in Wort und Bild mit technischen Daten und den aktuellen Sammlerpreisen von Classic Data vorgestellt.

Günther Zink: Oldtimer Katalog Nr. 38 – Europas größter Marktführer (05/2024) 544 Seiten, 210 x 297 mm, Softcover, ISBN: 978-3-96664-783-0



AUF IN DIE LETZTE RUNDE

Mehr als 650 Projektideen sind von Januar bis April 2024 bei der Ferry-Porsche-Stiftung eingegangen, jetzt ziehen 30 gemeinnützige Organisationen aus Baden-Württemberg und Sachsen ins Finale der Ferry Porsche Challenge 2024 ein. Unter dem Motto „Zusammen Leben gestalten" vergibt die Stiftung insgesamt eine Million Euro an Projekte, insgesamt sind es 50 Förderungen. Darunter drei erste Plätze mit je 75.000 Euro, sechs zweite Plätze mit je 50.000 Euro und neun dritte Plätze mit je 25.000 Euro. Alle Nominierten haben außerdem die Chance auf zwei mit 50.000 Euro dotierte Sonderpreise. Diese gehen an Projekte, die von der Jury als herausragend bewertet werden. Die übrigen Finalisten erhalten Förderungen in Höhe von jeweils 10.000 Euro. Zudem unterstützt die Stiftung 20 nicht nominierte Projektideen mit Anschubpreisen über je 2.500 Euro. Welche Konzepte ausgezeichnet werden, verkündet die Stiftung bei der Preisverleihung am 12. September in Stuttgart.



GEWINNSPIEL

Auf unserer Website verlosen wir aktuell die wohl kompakteste und vielseitigste Outdoorküche der Welt von Outdoorchef im Wert von 3.000 Euro! Wer die Grillsaison 2024 noch bestens ausgestattet nutzen will, dem wünschen wir viel Glück!

www.porsche-fahrer.de



FÜR DRINNEN UND DRAUSSEN

Mit Rammschutzbügel und mehr Bodenfreiheit ist dieser Playmobil-Elfer wie gemacht für Einsätze in tiefen Kinderzimmerteppichen oder im schweren Gelände des eigenen Gartens. Eine Wahl bei der Farbgebung gibt es nicht, aber dafür lassen sich Dach und Gepäckträger in einem Stück abheben. Preis: 59,99 Euro.

Jetzt PORSCHE FAHRER abonnieren und diesen coolen Playmobil-Elfer als Prämie erhalten!



Der Genuss nimmt volle Fahrt auf – grenzenlos & PS-stark









Herzlich willkommen auf dem Dollenberg – dem Genussgipfel im Schwarzwald!

Das Relais & Châteaux Hotel bietet exquisite Gaumenfreuden im 2-Michelin-Sterne-Restaurant Le Pavillon unter der Leitung von Martin Herrmann. Wellness de luxe im 5.000 m² großen DOLLINA Spa & Health, einem mit dem renommierten SPA Diamond ausgezeichneten Wellnessbereich mit 6 Pools, Saunalandschaft, großzügigen Ruhezonen, privaten Wellnesssuiten und Fitnessstudio! Und on top?

Begeisternde Gastfreundschaft auf höchstem Niveau. Naturgenuss im 70.000 m² großen Dollenberg-Park sowie im ihn umgebenden Nationalpark Schwarzwald.

Und wo liegt der Dollenberg? Inmitten des Schwarzwaldes, eingebettet in die herrliche Nationalparkregion unweit von Baden-Baden, Strasburg und Freiburg.

...mitten im Glück

Schwarzwald Resort Dollenberg *****S | Familie Meinrad Schmiederer
Dollenberg 3 | 77740 Bad Peterstal-Griesbach | Baden-Württemberg, Deutschland | T +49 7806 78-0 | info@dollenberg.de | www.dollenberg.de | DE142586045

Medienlounge e.U. | Nadja Höfinger | www.medienlounge.at


MARTINIPORSCHE
43
MARTINI
Shell
Gr 5
BILSTEIN
BOSCH
Shell
DUNLOP
SCHMITTHELM
MARTINI RACING
PORSCHE
8
MARTINI RACING
MARTINI
PORSCHE
Shell
BOSCH
BILSTEIN

TITELSTORY – 911 CARRERA RSR TURBO 2.1 · 935/78 · 911 GT1

GIPFEL-TREFFEN

Der Technologie-Transfer von der Straße auf die Rennstrecke oder von der Piste auf die Straße gehört zu Porsche wie der Boxermotor im Heck, hat Tradition und Berechtigung zugleich. Beim Zusammenspiel der Kräfte aus 911 und Turbo war das nicht anders.

Um der Evolution von Elfer und Aufladung auf den Grund zu gehen, hat das Porsche-Museum drei aufgeladene Rennwagen bereitgestellt. Das ist der Stoff, aus dem die Träume sind: Im Fahrerlager warten 1868 PS darauf, losgelassen zu werden.

Den Anfang macht damals wie heute der erste 911-Rennwagen mit Turbolader, der Carrera RSR 2.1 Turbo. Ironischerweise lässt sich seine Existenz auf eine Änderung des Reglements zurückführen, die darauf abzielte, die Geschwindigkeiten bei Langstreckenrennen zu verringern. Ende 1971 sah sich die CSI (Commission Sportive Internationale) mit dem beunruhigenden Problem konfrontiert, dass Prototypen wie der 917 auf der Mulsanne-Geraden über 380 km/h erreichten. Um diese Geschwindigkeiten zu reduzieren, wurde eine Hubraumbeschränkung auf 3 Liter eingeführt, die den 917 praktisch aus dem Wettbewerb verbannte.

Doch wer glaubte, der 917 sei damit ausgemustert, hatte sich geirrt. Porsche ließ sich nicht entmutigen und konzentrierte sich kurzerhand auf Nordamerika. Der 917 wurde für die dort ausgetragene Can-Am-Serie modifiziert, nicht zuletzt durch Turboaufladung.

Der Fortschritt war beeindruckend: Mit 1135 PS aus 5,4 Litern Hubraum holte der 917/30 aus seinem nun turboaufgeladenen 180°-V-Motor fast doppelt so viel Leistung wie 1969 der damalige 917 mit 4,5-Liter-Saugmotor! Obwohl Porsche das Potenzial noch gar nicht völlig ausgeschöpft hatte, dominierte der 917/10 die ersten beiden Meisterschaftsläufe, der 917/30 die restlichen sechs. Aus Angst vor erneuten Niederlagen für die amerikanischen Teams mit ihren V8-Motoren verbannten dieses Mal die Can-Am-Organisatoren mit einem neuen Reglement den 917 aus dem Wettbewerb.

HUBRAUM MIT TURBOFAKTOR 1,4

Die Antwort ließ nicht lange auf sich warten. Diese Mal machten sich die Porsche-Ingenieure daran, mit den auf den nordamerikanischen Rennstrecken gewonnenen Erkenntnissen die Leistung des 911 zu steigern. Bühne frei für den 911 Carrera RSR Turbo 2.1.

Der nach den FIA-Regeln der Gruppe 5 konstruierte RSR Turbo sollte sich mit maßgeschneiderten Sportwagen-Prototypen von Herstellern wie Matra und Gulf-Mirage messen. Gleichzeitig bestand Porsche-Vorstandsvorsitzender Ernst Fuhrmann darauf, dass der Rennwagen eng mit dem Serienmodell verwandt sein sollte.



WIE SEIN VORGÄNGER, DER 3.0 RSR MIT SAUGMOTOR, BASIERTE DER RSR TURBO AUF EINEM G-SERIE-CHASSIS. FAST ALLES ANDERE WURDE MODIFIZIERT.

Wie sein Vorgänger, der 3.0 RSR mit Saugmotor, basierte der RSR Turbo auf einem G-Serie-Chassis, ansonsten wurde fast alles grundlegend verändert oder modifiziert. Dazu gehörten zum Beispiel leichte Karosserieteile aus GFK, ein mittig positionierter Kraftstofftank für eine bessere Gewichtsverteilung, eine größere Spurweite der Hinterachse und ein ausladender Heckflügel zur Verbesserung der Stabilität bei hohen Geschwindigkeiten. Den hatte man teilweise schwarz lackiert, um ihn optisch zu verkleinern.

Das Herzstück des Ganzen war der 2.142-cm³-Boxermotor mit einem mächtigen KKK-Turbolader, der vorwitzig aus dem Heck hervorragte. Der seltsam erscheinende Hubraumwert war dem Gruppe-5-Reglement geschuldet, das für Saugmotoren einen maximalen Hubraum von 3,0 Litern vorschrieb, der bei Turbomotoren um den Korrekturfaktor 1,4 kleiner sein musste. Die erforderliche Größe erreichte Porsche durch die Reduzierung der Bohrung mit entsprechenden nikasilbeschichteten Zylinderlaufbüchsen und die Verwendung einer 2,0-Liter-Kurbelwelle mit kürzerem Hub.

Wie der 3.0 RSR verfügte auch der Motor des RSR Turbo über ein Kurbelgehäuse aus einer Magnesiumlegierung, Titanpleuel und natriumgekühlte Ventile. Die Werksfahrer Herbert Müller und Gijs van Lennep belegten mit dem Carrera RSR Turbo 2.1 einen phänomenalen 2. Platz beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans 1974 – nicht schlecht für das allererste Auto mit Turbolader, das bei diesem legendären Rennen antrat.



Das Schwesterauto, das heute zum Fahren bereitsteht, erreichte beim 1000-km-Rennen von Spa einen Podiumsplatz, war aber in Le Mans wegen eines gebrochenen Pleuels weniger erfolgreich. Das sollte heute auf keinen Fall passieren!

Hinter dem Lenkrad Platz zu nehmen, trägt nicht gerade zur Entspannung bei. Rechts baut sich statt eines Beifahrersitzes ein riesiger 120-Liter-Tank auf, während sich um die Aluminiumrohre des Überrollkäfigs mit Metallgewebe ummantelte Schläuche winden, die zu den Ladedruckanzeigen führen.

Es ist eine einschüchternde Umgebung, die sich aber für diejenigen, die ein straßenzugelassenes 911-G-Modell gefahren haben, seltsam vertraut anfühlen wird. Keine Knöpfe, keine Hektik – der Motor lässt sich sogar mit einem Schlüssel starten, die Kupplung ist überraschend leichtgängig und das Fünfgang-Getriebe schaltet erfreulich präzise.

Das alles fühlt sich bemerkenswert zivilisiert an, bis man versucht, aus der Boxengasse herauszubeschleunigen. Der 2,1-Liter-Motor stottert und hustet kraftlos, bis er schließlich über 4.000/min schlagartig zum Leben erwacht. Die Porsche-Mechaniker warnten zwar davor, dass der Motor über ein enormes Turboloch verfüge, aber das hier ist nochmal eine ganz andere Dimension. Die einzige Möglichkeit, das asthmatische Röcheln mit seinen Nebenwirkungen zu beseitigen, ist ein weit geöffnetes Gaspedal und viel Drehzahl. Das hier ist wirklich mal ein widerspenstiger Motor.

VERTRAUTES COCKPIT TROTZ 120-LITER-TANK

Um aus einer mittelschnellen Kurve gut herauszukommen, muss am Eingang mit dem linken Fuß gebremst werden, denn dadurch kann mit Rechts früher Gas gegeben werden. Setzt aber die Leistung ein, wird die Frontpartie aufgrund der immensen Traktion der 17-Zoll-Hinterreifen leicht und der Wagen fühlt sich instabil an.

Dieses Gefühl bleibt, wenn der Fuß vom Gaspedal auf die Bremse wechselt. Porsche hat zwar beim 3.0 RSR die vordere Drehstabfederung durch MacPherson-Federbeine, Titan-Schraubenfedern und Bilstein-Dämpfer





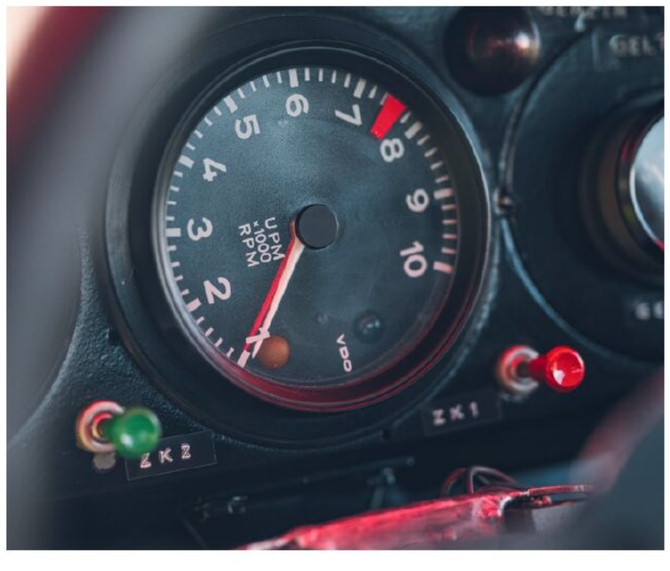
Siegreiche Farben: Im Martini-Look eroberte der RSR Turbo 2.1 die Gruppe 5. 1974 fuhr dieses Auto beim 1000-km-Rennen in Spa aufs Podium.



DAS HERZSTÜCK IST DER 2,1-LITER-BOXERMOTOR MIT DEM MÄCHTIGEN KKK-TURBOLADER, DER VORWITZIG AUS DEM HECK HERVORRAGT.







911 Carrera RSR 2.1 Turbo

Motor: luftgekühlter ohc-Boxermotor Typ 911/76 + 911/78 mit Turbolader

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 83,0 x 66,0 mm

Hubraum: 2.142 cm³

Leistung: 367 kW (500 PS) bei 7.600/min

Drehmoment: 560 Nm bei 5.400/min

Verdichtung: 6,5 : 1

Ladedruck: variabel

Gemischaufbereitung: mech. Einspritzung, sechs Einzeldrosselklappen

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Fünfgang-Schaltgetriebe Typ 915

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

Fahrwerk: Einzelradaufhängung an Federbeinen, Querlenker mit Stabilisator (vorn), Schräglenker mit Stabilisator (hinten), Schraubenfedern rundum

Bremsen: innenbelüftete, gelochte Scheiben

Radstand: 2.272 mm

Spur: 1.472 mm (vorn), 1.528 mm (hinten)

L x B x H: 4.255 x 2.000 x 1.320 mm

Räder/Reifen: 9 J x 15 mit 245/575-15 (vorn), 11 J x 15 mit 340/575-15 (hinten)

Leergewicht: 750 kg

Höchstgeschwindigkeit: 310 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 3,2 sec

Tankinhalt: 120 Liter

Bauzeit: 1973–1974

Stückzahl: 12

Verschärfte Großserie: Das Cockpit des extrabreit bauenden RSR ist nicht weit vom Straßen-Turbo entfernt. Der Drehzahlmesser sitzt wie immer mittig.

ersetzt, aber das Eintauchen bleibt ziemlich heftig und der lange Weg des Bremspedals macht es schwierig, genau abzuschätzen, wie viel Grip noch zur Verfügung steht. Das einzige wirklich vertrauenserweckende Teil des rollenden Turbo-Testlabors ist die optimal ausgewogene Lenkung, die es mit ihrer Rückmeldung wesentlich erleichtert, das Auto mit dem ihm innewohnenden Untersteuern durch schnelle Kehren zu zirkeln.

Es ist schwer vorstellbar, dass dieses unausgegorene Gefährt auf einigen der gefährlichsten Rennstrecken der Welt eingesetzt wurde, aber genau das taten Koinigg, Müller und van Lennep und brachten 1974 den Turbo 2.1 auf den 3. Platz in der Sportwagen-Weltmeisterschaft, drei Punkte vor dem lupenreinen T33-Prototyp von Alfa Romeo.

Und während das RSR-Turbo-Projekt am Ende der Saison 1974 auf Eis gelegt wurde, setzte Porsche viele der Erkenntnisse, die man mit dem Turbo 2.1 gewonnen hatte, beim neuen 935 um. Das ist das nächste Monster, das zur Probefahrt bereitsteht: der 935/78 von 1978.

Beim näheren Betrachten des 935/78 fällt es schwer zu glauben, dass nur vier Jahre zwischen ihm und dem RSR liegen. Obwohl es einige Ähnlichkeiten gibt, wie zum Beispiel die ausgestellten Radhäuser, die Konturen des Frontspoilers und die ausladenden Stützen



WEGEN DER GESTRECKT-GESCHWUNGENEN FORMGEBUNG ERHIELT DER 935/78 VON DEN MECHANIKERN DEN SPITZNAMEN „MOBY DICK".

des Heckflügels, strahlt der 935/78 eher die Aura eines eigens gebauten Prototyps als eines Straßenmodells im Renntrimm aus. Und das liegt daran, dass er im Grunde genommen auch ein Prototyp war.

NUR DER MITTLERE TEIL DES WAGENS ENTSPRICHT DEM 911 TURBO

Nachdem Porsche zwei Jahre lang Kundenteams mit den Modellen 935/76 und 935/77 beliefert hatte, beschloss das Unternehmen für 1978, alle nationalen Rennmeisterschaften den Privatiers zu überlassen und sich stattdessen auf internationale Veranstaltungen zu konzentrieren. Und zwar mit einem Auto, das ein Schlupfloch im überarbeiteten Reglement ausnutzte; genauer gesagt eine Klausel, mit der die „Karosserieform" als der Bereich zwischen der vorderen und hinteren Stirnwand definiert wurde.

Das ermöglichte es Chefingenieur Norbert Singer, nur den Mittelbereich der 930-Karosserie als Basis für den neuen Rennwagen zu verwenden, während die Träger der Front- und Heckpartie aus leichten Aluminiumrohren bestanden. Mit einem im Cockpit integrierten Überrollkäfig aus Aluminium verschraubt (nicht geschweißt – das wäre nicht reglementskonform gewesen) entstand ein kompletter Gitterrohrrahmen, der von einer aerodynamisch optimierten GFK-Karosserie eingekleidet wurde. Wegen der gestreckt-geschwungenen Formgebung erhielt der Wagen von den Mechanikern den Spitznamen „Moby Dick".

Die vielleicht wichtigste Änderung gegenüber dem normalen 935 war der Motor. Hans Mezger vergrößerte das Biturbo-Triebwerk des 935/77 von 3,0 auf 3,2 Liter und führte einen wassergekühlten Vierventil-Zylinderkopf mit zwei Nockenwellen ein. Mit einer Spitzenleistung von 845 PS im Qualifikationstrimm und etwas mehr als 750 PS in der Rennabstimmung bleibt Moby Dick der stärkste 911 aller Zeiten. Nicht verwunderlich, dass Porsche die Grundkonstruktion des Motors für den 956 übernommen hat.

Wie die strömungsgünstige Karosserie vermuten lässt, war der Wagen in erster Linie für die langen Geraden von Le Mans konzipiert, doch um das Auto für das anspruchsvolle 24-h-Rennen vorzubereiten, nahm das Team zuerst am 6-h-Rennen von Silverstone teil.

Mit Jacky Ickx und Jochen Mass am Steuer sicherte sich der Wagen nicht nur die Pole-Position, die schnellste Runde und den Gesamtsieg, sondern kam auch mit einem kaum zu glaubenden Vorsprung von sieben Runden vor dem zweitplatzierten 935/77A im Ziel an.

Dieser Schwung wurde dann nach Le Mans mitgenommen, wo es Moby Dick im Qualifying gelang, sowohl den Renault-Alpine A442B-Prototyp, der schließlich das Rennen gewann, als auch die beiden 936-Prototypen, die am Ende den 2. und 3. Platz belegten, hinter sich zu lassen. Mehr war allerdings nicht zu holen, denn ein enormer Kraftstoffverbrauch und mechanische Probleme ließen nur einen 8. Platz im Rennen zu. Auf der Geraden wurde Moby Dick mit über 366 km/h gemessen – fast 21 km/h schneller als der 936-Prototyp.

Wenn man Moby Dicks mächtige Karosserie im Martini-Look umrundet, wirkt er noch einschüchternder, als es die beeindruckenden Zahlen vermuten lassen. Zuerst muss man erst einmal die richtige Tür öffnen: Im Gegensatz zum Turbo RSR befindet sich das Lenkrad auf der rechten Seite, was den Fahrer auf den meisten der im Uhrzeigersinn zu befahrenden europäischen Rennstrecken näher an den Scheitelpunkt der Kurven bringt. Nun gleitet man in den mit Filz bezogenen Schalensitz und vermeidet dabei tunlichst, den Glasfaserboden zu beschädigen.

RUND 370 KM/H SPITZE

Ähnlich wie beim aufgeladenen RSR wird schnell klar, dass es sich um einen 930 handelt: es gibt ein wunderschönes Lenkrad mit dünnem Kranz und fünf analoge Zifferblätter, die mit Dymo-Klebebändern der alten Schule beschriftet sind. Erst der Blick nach links auf den zentral montierten Boost-Knopf, das freiliegende Schaltgestänge und den am Boden montierten Stabilisator verrät, dass dieses Auto für die Rennstrecke konzipiert wurde.

Mit nur vier Gängen und einer Höchstgeschwindigkeit von 370 km/h sind die Übersetzungen immens lang, aber trotzdem ist der 3,2-Liter-Motor viel umgänglicher als der 2,1-Liter-Motor im RSR Turbo. Sobald genügend Ladedruck ansteht, wird man mit einem unerbittlichen Schub über die Strecke und in die nächste Bremszone katapultiert.

Im Gegensatz zum RSR Turbo hat man jedoch nicht das Gefühl, den Vortriebskräften ausgeliefert zu sein, auch in Hochgeschwindigkeitskurven vermittelt der Wagen immer

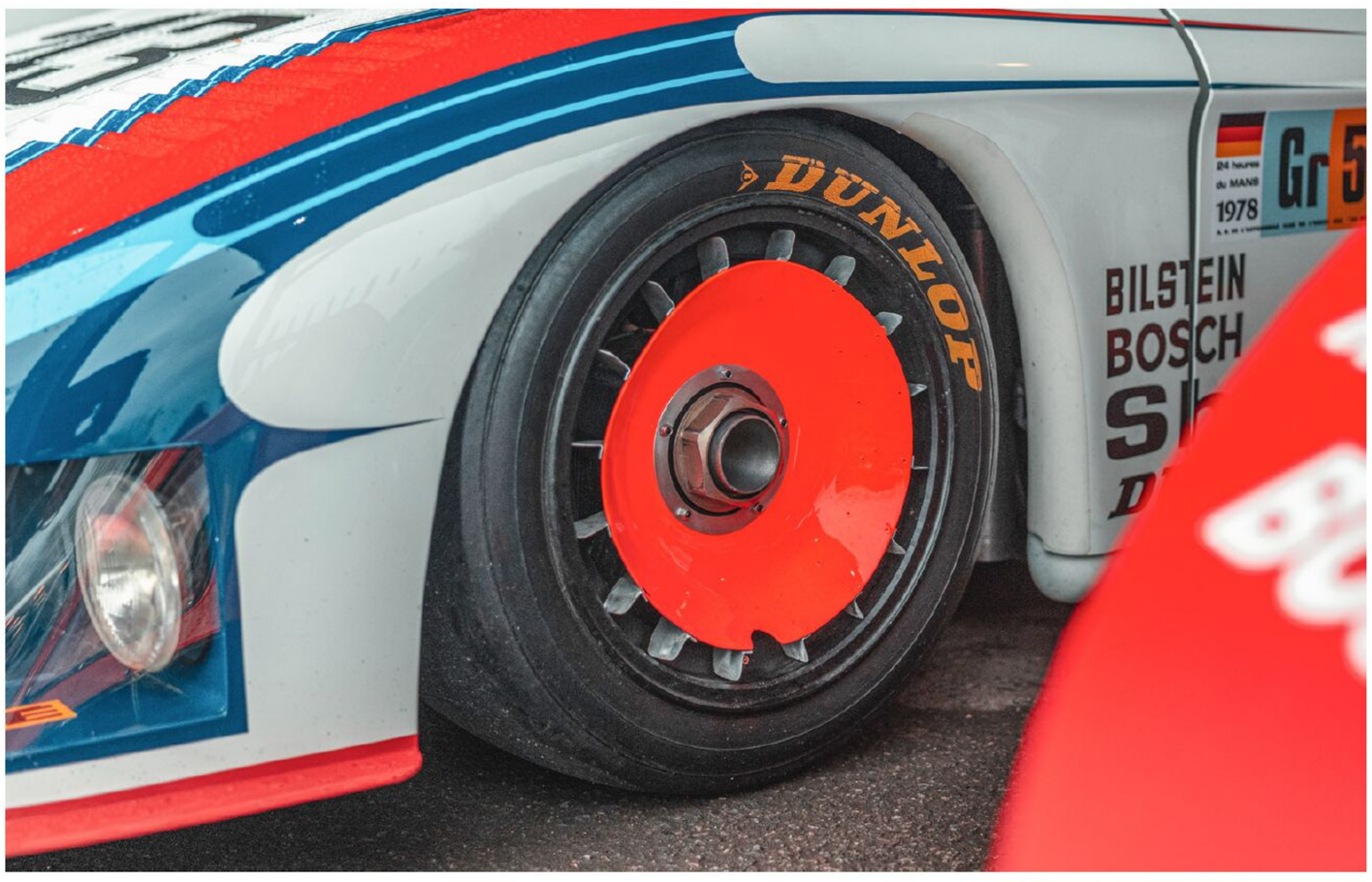


Mutierter Elfer: Ein Überrollkäfig schützt den Fahrer, die GFK-Karosserie trägt ein Gitterrohrrahmen, das Lenkrad sitzt rechts. Lade- und Benzindruckanzeige ergänzen die Instrumentierung.



AUF ABRUF VERSETZEN DIE RUND 700 PS AN DER HINTERACHSE DEN WAGEN AM KURVENAUSGANG IN EINEN KONTROLLIERTEN DRIFT.





935/78 Moby Dick

Motor: luft- u. wassergekühlter dohc-Boxermotor Typ 935/71, Biturbo
Zylinder: 6
Bohrung x Hub: 95,8 x 74,4 mm
Hubraum: 3.211 cm^3
Leistung: 622 kW (845 PS) bei 8.200/min
Drehmoment: 834 Nm bei 6.500/min
Verdichtung: 7,0 : 1
Ladedruck: variabel
Gemischaufbereitung: mech. Einspritzung, sechs Einzeldrosselklappen
Kraftübertragung: Hinterradantrieb
Getriebe: Viergang-Schaltgetriebe Typ 930/60
Karosserie: Leichtmetall-Gitterrohrrahmen, selbstragende Ganzstahlkarosserie u. GFK-Teile
Fahrwerk: Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, Querlenker mit Stabilisator, Schraubenfedern (vorn), Schräglenker mit Stabilisator, Schraubenfedern (hinten)
Bremsen: innenbelüftete, gelochte Scheiben
Radstand: 2.279 mm
Spur: 1.630 mm (vorn), 1.575 mm (hinten)
L x B x H: 4.890 x 1.990 x 1.200 mm
Räder/Reifen: 10,5 x 16 mit 275/600-16 (vorn), 15 x 19 mit 350/700-19 (hinten)
Leergewicht: 1.025 kg
Höchstgeschwindigkeit: 366 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 2,6 sec
Tankinhalt: 66 Liter
Bauzeit: 1978
Stückzahl: 1

Reduzierte Leistungsabgabe: Für die Qualifikation leistete der Moby-Dick-Motor in der stärksten Ausführung 845 PS, heute reichen 700 PS.

ein beruhigendes Gefühl von Stabilität. Je schneller man mit diesem Rennwagen fährt, umso besser fühlt er sich an. Dabei erinnert die Fahrwerksbalance eher an einen modernen Sportwagen als an einen Serien-911.

ZU STARK FÜR DIE KUNDSCHAFT

Dieser Porsche ist eine ehrliche Fahrmaschine, die in Le Mans über 20 Sekunden schneller war als der 2.1. Er ermutigt regelrecht dazu, später zu bremsen und früher Gas zu geben. Ohne es zu merken, versucht man, in einem einmaligen Museumsstück eine halbwegs anständige Runde zu fahren. Auf Abruf versetzen die rund 700 PS an der Hinterachse den Wagen am Kurvenausgang in einen kontrollierten Drift.

Die außergewöhnliche Dominanz des Extrem-935 veranlasste die Kundenteams, Porsche zu bitten, den Wagen am Ende der Saison 1978 aus dem Verkehr zu ziehen. Porsche kam dieser Bitte nach. Was haben wohl die Ingenieure gedacht, als sie Moby Dick ins Museum schoben? Wohin könnte die Entwicklung des 911-Rennwagens mit Turboaufladung führen?

Zwischen dem Turbo RSR 2.1 und dem 935/78 lagen nur vier Jahre. Was könnte das gleiche Team in 20 Jahren mit dem 911 erreichen? Die Antwort wartet am anderen Ende des Boxengasse – der 911 GT1 von 1998.

Seine Entstehung geht auf die Wiederbelebung des internationalen Sportwagen-Rennsports Mitte der 1990er Jahre durch die BPR

911 GT1

Motor: wassergekühlter dohc-Boxermotor Typ M96/82, Biturbo mit Ladeluftkühlung
Zylinder: 6
Bohrung x Hub: 95,0 x 74,4 mm
Hubraum: 3.200 cm³
Leistung: 440 kW (600 PS) bei 7.200/min
Drehmoment: 650 Nm bei 5.500/min
Verdichtung: 9,0 : 1
Gemischaufbereitung: Multipoint-Einspritzung, Motronic M 5.2
Kraftübertragung: Hinterradantrieb
Getriebe: Sechsgang-Schaltgetriebe Typ G96/82
Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie, Außenhautteile aus Kohlefaser-Verbundwerkstoff
Fahrwerk: Einzelradaufhängung mit Doppelquerlenkern, Stabilisator (vorn), Doppelquerlenker an Schubstreben, Stabilisator (hinten), verstellbare Stoßdämpfer vorn u. hinten
Bremsen: innenbelüftete, gelochte Scheiben (380 x 37 mm)
Radstand: 2.500 mm
Spur: 1.460 mm (vorn), 1.548 mm (hinten)
L x B x H: 4.890 x 1.990 x 1.140 mm
Räder/Reifen: 10 J x 18 mit 265/645 x 18 (vorn), 11 J x 18 mit 305/645 x 18 (hinten)
Leergewicht: 950 kg
Höchstgeschwindigkeit: 330 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 2,6 sec
Tankinhalt: 100 Liter
Bauzeit: 1996–1997
Stückzahl: 2 + 22







Finale Entwicklungsstufe: Die Version des Jahrgangs 1998 unterscheidet sich technisch tiefgreifend von den GT1-Vorgängern. So wurde am Ende daraus ein Le-Mans-Siegerwagen.

Global GT Series zurück (die später in die FIA-GT-Meisterschaft umgewandelt wurde). Nachdem Porsche seit 1994 mit dem Dauer 962 keinen Sieg mehr in der Königsklasse errungen hatte, erkannte Teamchef Herbert Ampferer, dass man einen kompromisslosen GT1-Konkurrenten entwickeln musste, wenn man mit den übermächtigen Werksteams von Mercedes-Benz und Toyota mithalten wollte.

Nach den ersten Entwürfen im Jahr 1995 und einigen Versionen in den folgenden Jahren wurde für den 911 GT1 1998 eine völlig neue Strategie verfolgt. Porsche nutzte dafür das Regelwerk geschickt aus und wandte eine Art von Reverse-Engineering an, indem erst einen Rennwagen konstruierte und davon die zur Homologation erforderliche Straßenausführung ableitete.

Dieser innovative Ansatz eröffnete den Ingenieuren viel Freiraum: Sie entwickelten das erste Kohlefaser-Monocoque-Chassis von Porsche und konstruierten mittels CAD eine aerodynamisch optimierte Kohlefaserkarosserie; auch die Bremsscheiben waren aus



ZUERST WURDE DER RENNWAGEN KONSTRUIERT
UND DAVON DIE ZUR HOMOLOGATION ERFORDERLICHE
STRASSENAUSFÜHRUNG ABGELEITET.



diesem Werkstoff. Der vollständig wassergekühlte 3,2-Liter-Motor mit Doppelturboaufladung war in der Fahrzeugmitte eingebaut und basierte auf dem Triebwerk, das erstmals im 962 eingesetzt wurde. Die Wasserkühlung hatte endlich Einzug in den 911 gehalten.

BAUTEILE DES 996 UND EIN CHASSIS AUS KARBON

Doch trotz des enormen technischen Aufwands, der in den GT1 gesteckt wurde, war er 1998 nicht das schnellste Auto in der Startaufstellung von Le Mans. Mercedes-Benz belegte im Qualifying mit seinen CLK-LM die Plätze 1 und 3, dazwischen platzierte sich der Toyota GT-One. Porsche musste sich mit den Plätzen 4 und 5 begnügen, mit fast drei Sekunden Rückstand auf die schnellste Runde des von der Pole Position startenden CLK-LM.

Doch die Redewendung „Um Erster zu sein, muss man erstmal ins Ziel kommen“ bewies auch hier ihren tieferen Sinn. Im Laufe der 24 Stunden schieden beide CLK-LM mit einem Wasserpumpenschaden und der GT-One mit einem Getriebedefekt aus. Damit war der Weg frei für die beiden Porsche, die in Formation die Ziellinie überquerten und einen umjubelten Doppelsieg einfuhren – ein Triumph, der sowohl den 16. Le-Mans-Sieg der Stuttgarter als auch den Abgesang des GT1 bedeutete. Nach der Einstellung der GT1-Klasse kehrte der Wagen nicht mehr nach Le Mans zurück.

Nichtsdestotrotz hatte er seinen Zweck erfüllt und einen Gesamtsieg für ein Serienfahrzeug errungen (ein Kunststück, das sich nie wiederholte), und zwar im selben Jahr, in dem der erste wassergekühlte Serien-Elfer in Form des 996 an die Kunden ausgeliefert wurde. Allerdings hatten die beiden Autos ansonsten nicht viel gemeinsam.

DEM DOPPELSIEG DES 911 GT1 IN LE MANS 1998 FOLGTE DAS ENDE DER GT1-KLASSE. FÜR PORSCHE WAR ES DER 16. GESAMTSIEG.

Wenn man in den GT1 einsteigt, fallen einem vielleicht die 996-Türgriffe auf, aber sobald die Tür nach oben und vorne schwingt und ein beeindruckendes Karbonchassis enthüllt, verfliegt sofort jeder Gedanke, dass es sich hier um ein Straßenauto handelt. Dies ist ein echter Prototyp-Rennwagen mit einem engen Cockpit, schlechter Sicht und einem mächtigen Schalthebel für das sequentielle Getriebe.



Der Innenraum ist eine seltsame Mischung aus Alt und Neu, wobei das nackte Momo-Lenkrad im Widerspruch zu dem durch und durch modern wirkenden Kohlefaserschweller steht. Während des Anschnallvorgangs erinnern diese Kontraste daran, dass dies kein modernes Le-Mans-Hypercar (LMH) ist. Sobald man nämlich unterwegs ist, wird einem trotz seines futuristischen Äußeren schnell bewusst, dass es sich hier um eine analoge Fahrmaschine handelt, mit der respektvoll umgegangen werden muss.

MISCHUNG AUS ALT UND NEU

Obwohl der 3,2-Liter-Motor des GT1 rund 200 PS weniger leistet als der des Moby Dick, fühlt er sich noch animalischer an. Die Hinterreifen suchen schon bei der kleinsten Bewegung des rechten Fußes nach Traktion, das sequenzielle Getriebe ist nicht mit einer modernen Box vergleichbar, es benötigt beim Hoch- und Herunterschalten den Einsatz der Kupplung.

Theoretisch ist das natürlich kein Problem, aber dazu erfordern die giftigen Bremsen viel Pedalkraft, was das Herunterschalten mit der Spitze-Hacke-Technik richtig schwierig macht. Und die Hinterräder blockieren schneller, als man Achtung sagen kann, wenn man falsch dosiert.

Alles andere ist jedoch nichts weniger als erstaunlich. Die Frontpartie reagiert auf die kleinsten Lenkbewegungen; man spürt, dass die Flügel und der Unterboden echten Abtrieb erzeugen (das Mittelmotor-Layout des GT1 ermöglichte einen riesigen Heckdiffusor), und der Tritt, den man zwischen 4.000 und 6.500/min ins Kreuz bekommt, macht süchtig. Er ermutigt dazu, näher an die weit entfernten Grenzen heranzufahren, obwohl man weiß, dass man sie nie erreichen wird. Porsche hat sie mit Einführung des 911 Turbo vor 50 Jahren und den davon abgeleiteten Rennversionen ein Stückchen weiter verschoben. ◀

Text: Neil Winn / Übersetzung: Manfred Kolb · Fotos: Mark Riccioni



AUTOGARAGE
SCHLOSS WAAL
BULLENSTALL

IHRE AUTOGARAGE
IM SÜDEN

Top Lage an der A96
(München: 70km;
Starnberg: 64km)

Modernster Standard
und höchste Sicherheit
im historischen Gebäude

Mitglieder-Lounge
und Eventmöglichkeit in
besonderem Ambiente

Teilklimatisierung
und technische Lüftung
im Gebäude

Eröffnung im Herbst 2024 – jetzt Stellplatz sichern!
Mehr Infos unter: www.bullenstall-schlosswaal.de

BULLENSTALL SCHLOSS WAAL
Fürst-von-der-Leyen-Platz 1
86875 Waal · T 08246 - 9696 0
info@bullenstall-schlosswaal.de
bullenstall_schloss_waal

elfer SPOT

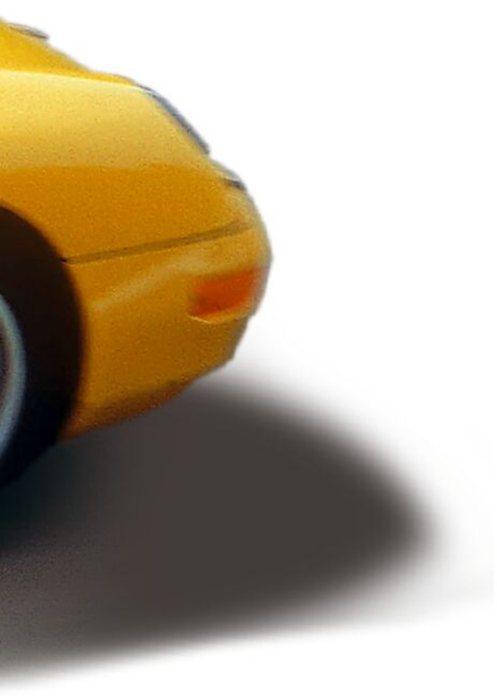
PORSCHE INVEST-TIPPS

WERTE-WANDEL

Schon klar, Fahrspaß ist unbezahlbar – aber umso besser, wenn der Lieblings-Porsche nicht nur Freude bereitet, sondern nebenbei auch noch beim Preis zulegt. Mit geschärftem Blick aufs aktuelle Marktgeschehen prognostizieren wir für folgende fünf Modelle aus ganz unterschiedlichen Preisregionen eine positive Wertentwicklung. Eine gute Investition in die Zukunft sind sie allemal.







DER LUFTGEKÜHLTE KLASSIKER

Wer hätte das gedacht? Der 993 Carrera findet sich preislich auf dem gleichen Niveau wieder wie sein Vorgänger, der lange unterbewertete 964. Manchmal sind handgeschaltete 964 Carrera 2 ohne Schiebedach inzwischen sogar teurer. Vor zehn Jahren war das noch anders, da kostete ein 964 gerade mal halb so viel wie ein vergleichbarer 993. Was aber nicht daran liegt, dass die Preise beim letzten luftgekühlten Elfer stagniert hätten – vielmehr hat der 964, auch durch das Aufkommen der Backdate-Bewegung, in den letzten Jahren enorm an Popularität gewonnen.

993 Carrera und Carrera 4 sowie auch der nur 4583-mal gebaute 993 Targa legten im gleichen Zeitraum zwar keinen kometenhaften, aber doch einen kontinuierlichen Preisanstieg hin. Derzeit liegen gepflegte 993 Carrera mit Tiptronic bei knapp über 50.000 Euro, die Preise für Fahrzeuge mit Schaltgetriebe starten bei 70.000 Euro. Absolute Spitzenmodelle mit geringer Laufleistung erzielen auch mal sechsstellige Preise. Neben dem Sonderstatus des letzten luftgekühlten Elfers stehen beim 993 auch das moderne Fahrwerk und die leistungsstarken Motoren auf der Habenseite. Dass ihn viele für den schönsten aller 911 halten, bleibt dabei eine Frage des Geschmacks. Übrigens: Bietet sich eine besonders günstige Gelegenheit zum Kauf eines Fahrzeugs mit Tiptronic-Getriebe, raten wir dringend dazu, es ruhig einmal auszuprobieren, statt es von vornherein kategorisch auszuschließen. Denn wer ein Cabrio oder einen Targa für Genussfahrten sucht, kann mit den gesparten 20.000 Euro eine Menge schöner Erlebnisse finanzieren.

991 GT3 TOURING







Die neue Konstante

Es entbehrt nicht einer gewissen Ironie, dass Porsches Antwort auf die Car-Flipper-Szene, die limitierte Fahrzeuge wie den 911 R nur als Spekulationsmodell kaufte, mittlerweile selbst ein gutes Investment darstellt. Zumal der 991 GT3 Touring technisch gesehen gar kein eigenständiges Modell ist – ab 2017 bot Porsche das Touring-Paket nämlich „nur“ als kostenfreie Sonderausstattung an.

Schnell wurde klar, dass sie in Weissach den richtigen Riecher hatten: Die Verbindung aus Vierliter-Saugmotor und Sechsgang-Schaltgetriebe garantierte maximalen Fahrspaß. Auch kommerziell war der 911 GT3 Touring ein voller Erfolg und ist sieben Jahre später aus Porsches Produktpalette nicht wegzudenken. Er hat sich binnen kürzester Zeit zur Konstante entwickelt. Das Gleiche gilt auch für die Wertentwicklung, wo es nur geringe Ausschläge in beide Richtungen gibt. Der durchschnittliche Preiskorridor liegt im Bereich von 150.000 bis 200.000 Euro, je nach Laufleistung. Damit bewegt er sich noch immer nah am Neupreis von etwas über 152.000 Euro.

944 S2





Der ideale Transaxle

Der 944 S2 gilt in der Summe seiner Eigenschaften als der ausgereifteste 944. Ausbalanciert, flott, hervorragend verarbeitet, zuverlässig und wirtschaftlich im Unterhalt. Zwar reicht sein Temperament nicht ganz an die Turbo-Varianten heran, doch seine Unaufgeregtheit ist in diesem Fall eine Tugend. Denn gibt es wirklich einen klassischen Sportwagen, der sich besser als Einstiegsdroge eignet? Wohl kaum … Zwischen 1989 und 1991 entstanden insgesamt 9.352 Porsche 944 S2 Coupés und 6.980 S2 Cabriolets, serienmäßig ausgerüstet mit dem Dreiliter-Reihenvierzylinder mit 211 PS. Der zum Zeitpunkt des Debüts 1989 größte in Serie gebaute Vierzylinder-Benzinmotor erwarb sich wie der späte 944 als Ganzes den Ruf eines langlebigen Dauerläufers – es gibt folgerichtig immer wieder Fahrzeuge mit Laufleistungen um die 500.000 Kilometer am Markt. Oft mit dem ersten Motor.

2024 geht es zu Preisen um 20.000 Euro los. In dieser Region hält sich der 944 S2 schon seit einigen Jahren auf. Während 944 Turbo und Turbo S preislich in Richtung 50.000-Euro-Grenze wanderten, blieb der Sauger stets ein gutes Stück zurück. Der Respektabstand zum 944 Turbo wird aller Voraussicht nach auch in Zukunft erhalten bleiben und der 944 S2 trotz aller Tugenden nicht die Popularität eines 911 erreichen. Doch da er nun mal eine so gute Wahl für Einsteiger ist, scheint es ausgeschlossen, dass die Preise irgendwann noch einmal nachgeben werden. Die Kombination aus Langlebigkeit, Wirtschaftlichkeit und fantastischer Balance macht aus ihm ein Synonym der Markenwerte. Eines, das neben Fahrspaß sicherlich auch Wertzuwachs bescheren dürfte.



997 GT2 RS







Der Elfer der Extreme

Der absolute Highend-Elfer der Baureihe 997 war der GT2 RS. Erstmals brachte Porsche 2010 einen GT2 mit dem Rennsport-Kürzel im Namen. Mit 620 PS aus einem 3,6 Liter großen Biturbo-Motor war er seinerzeit der stärkste in Serie gebaute 911. Seine Limitierung von nur 500 Stück (dem Vernehmen nach wurden allerdings 510 gebaut) unterboten damals nur die noch exklusiver gehandelten 997 Speedster und Sport Classic.

Preislich ist der extremste 997 mit Aufladung allerdings noch nicht so richtig abgehoben. Seinen Neupreis von knapp 240.000 Euro überflügelt er zwar deutlich, ist aber nach wie vor regelmäßig für unter 350.000 Euro zu bekommen. Während bei der RM Sotheby's White Collection-Auktion schon ein 991 GT2 RS für einen siebenstelligen Betrag versteigert wurde, liegt der 997 GT2 RS davon noch einige hunderttausend Euro entfernt. Selbst mit dreistelligen Kilometerständen liegen die Angebotspreise eher bei 650.000 Euro.

Der 997 GT2 RS gilt daher als extreme, aber solide Aktie am Porsche-Markt. Dass diese Autos noch einmal für unter 300.000 Euro zu haben sein werden, scheint äußerst unwahrscheinlich. Allerdings sollte man dabei nicht vergessen: Er ist so viel mehr als ein fahrbares Asset. Das beweist allein seine Rundenzeit auf der Nordschleife: Mit 7,18 Minuten unterbot er die Bestzeit des Carrera GT um mehr als 14 Sekunden. Wer sich traut, kann im GT2 RS also auch beeindruckende Performance erleben. Ganz Mutige können mit ihm sogar die 330-km/h-Marke knacken.





Das technisch Mögliche

2013 wagte sich Porsche erstmals in das Haifischbecken der Hypercars. Der 918 Spyder konkurrierte mit Supersportwagen wie Ferrari LaFerrari und McLaren P1 um die Krone des Automobilbaus. Der 918 Spyder stellte das Aushängeschild der Marke dar: Angetrieben von einem 608 PS starken 4,6-Liter-V8-Hochdrehzahl-Saugmotor und zwei Elektromotoren, die 279 Zusatz-PS beisteuerten. Die Systemleistung lag bei 887 PS, der Preis bei 768.000 Euro.

Die Preise konsolidierten sich relativ schnell im siebenstelligen Bereich. Fahrzeuge mit höherer Laufleistung – was in dieser Liga gerade so fünfstellige Kilometerstände bedeutet – lagen 2023 zwischen 1,2 und 1,3 Millionen Euro. Doch überwiegend bewegen sich 918 Spyder mittlerweile eher oberhalb von 1,5 Millionen Euro. Und die Vergangenheit zeigt, dass diese sogenannten Halo-Cars ein krisensicheres Investment darstellen. Durch die strenge Limitierung (918 Stück beim 918 Spyder), kombiniert mit unglaublichen Fahrleistungen und dem schieren Medienhype bei ihrer Präsentation avancierten Fahrzeuge dieser Gattung zu fahrbaren Legenden. Deswegen ist der 918 Spyder für uns, egal ob mit oder ohne Weissach-Paket, einer der Top-Investment-Tipps für 2024 – wenn auch einer auf dem höchsten Preisniveau.

TROTZ ALLER FREUDE ÜBER MÖGLICHE PROFITE – EIN PORSCHE IST ZUM FAHREN DA!

Am Ende des Tages bleibt ein Auto ein Fortbewegungsmittel, an dem die jeweiligen Eigentümer sich mal mehr, mal weniger erfreuen. Und das kann natürlich auf vielen Wegen geschehen. Sei es durch regelmäßig durchgeführte Wertgutachten mit immer höheren Wiederbeschaffungswerten oder eben durch das Auskosten des Fahrspaßes auf der Hausstrecke. Deswegen an dieser Stelle ein Aufruf aus Überzeugung: Genießt eure Fahrzeuge, schafft Erlebnisse und teilt sie mit Gleichgesinnten. ◀

Text: Richard Lindhorst · Fotos: Porsche

918 SPYDER



FUTURE CLASSIC – CAYMAN S TYP 987C

FEINE KLINGE

Er wird nun auch bald schon 20 Jahre alt, der Cayman der ersten Generation, vielleicht gibt es 2025 bei Porsche ja sogar eine kleine Feier. Bis dahin kämpft er in der Nische zwischen dem sonnenverwöhnten Boxster und dem imagestarken 997 darum, gesehen zu werden. Wir schauen ganz genau hin – und fragen uns, ob ein gut ausgestatteter Cayman S in Sonderfarbe nicht der bessere, originellere Elfer ist.







Über die Rolle des verschärften Cayman als besonders agile 911-Alternative haben wir hier schon häufig gesprochen – und immer blieb ein wenig das Gefühl, der jüngere Boxster-Partner fände nicht die Beachtung, die er verdient. Aber jetzt gilt es ihn als Klassiker der Zukunft zu betrachten. Was wäre selbstverständlicher, da nun die nächste, bereits in den Startlöchern stehende Porsche-Mittelmotor-Baureihe nur noch elektrisch unterwegs sein wird?

Ein Cayman S darf bzw. muss es sein, schon weil der stärkere S gemäß der Porsche-Systematik den Anfang machte und die schwächere Basisversion erst ein halbes Jahr später, im Mai 2006, nachgereicht wurde.

Einen frühen Cayman nur als Boxster-Coupé sehen zu wollen, wie es 2005 zu Beginn der Laufbahn des neuen Porsche nicht unüblich war, hat sich zum Glück nicht durchgesetzt. Ja, die Basis lieferte der Boxster S der Baureihe 987, aber der Cayman erhielt zur Betonung seiner Eigenständigkeit einen eigenen Namen, ein „C“ als Appendix in der Typenbezeichnung und Technikkomponenten aus dem 911-Regal.

Die Verwandtschaft zum Boxster war stets klar zu erkennen, aber in der Summe seiner Eigenschaften war der Cayman ein eigenständiges Modell: Seit den hochspezialisierten Ausnahmesportlern 550 und 916 war er das erste Coupé mit Mittelmotor und festem Dach und



auch das erste Coupé des Hauses mit praktischer, 116 x 90 cm großer Heckklappe aus Stahl. Ferry Porsche hätte den Cayman gemocht.

Die ersten Fotos und Informationen gingen im Mai 2005 an die Presse, die offizielle Vorstellung fand auf der IAA im September statt, Ende November ging der Cayman S in den Verkauf. Um den Mehrwert des neuen Coupés hervorzuheben, platzierte es der Vertrieb preislich über dem Mittelmotor-Roadster: Im Vergleich zum Cayman S war der Boxster S mehr als 6.000 Euro billiger. An dieser in der Autowelt einmaligen Einsortierung sollte sich die nächsten Jahre nichts ändern.

SONDERFARBE MALACHITGRÜN-METALLIC, VOLLLEDERAUSSTATTUNG, BOSE-SOUNDANLAGE, PDK UND BELÜFTETE SITZE – DIESER EXTRA FEINE CAYMAN S STRECKT SICH IN RICHTUNG 911.

Der Cayman hatte lange mehr zu sein als das Coupé auf Mittelmotor-Basis. Er sollte einer nachwachsenden Kundschaft den Einstieg nach oben erleichtern und die preisliche Lücke zwischen Boxster und 911 schließen.

Am sportlichen Talent gab es nie Zweifel. Das feste Dach erhöhte die Torsionssteifigkeit der Karosserie, die Straßenlage profitierte spürbar davon. Auch mit optionalem, trocken abgestimmtem Sportfahrwerk lief bei schlechtem Untergrund kein Zittern mehr durch die Karosserie.

TEURER ALS DER BOXSTER S

Für einen weiteren Vorsprung auf den plötzlich ein wenig zahm und verwöhnt wirkenden Boxster sorgte der Motor. Während der Boxster S Typ 987 mit 3,2 Litern Hubraum und 280 PS antrat, holte der Cayman S Typ 987C 295 PS aus 3,4 Litern Hubraum.

Darüber hinaus hatten die Entwickler das aus dem 911 bekannte VarioCam-Plus-System zur Nockenwellen- und Ventilhubverstellung sowie entsprechende Zylinderköpfe an den Cayman weitergereicht. Der Respektabstand zum rund 18.000 Euro teureren 911 Carrera der im Juli 2004 auf den Markt gekommenen Baureihe 997 blieb gewahrt: Der 3,6-Liter-Motor des aktuellen Elfer leistete in der Basis-Version 325 PS.

Die Distanz nach oben war größer als der Abstand nach unten. Den Cayman S von Anfang an mit prestigeträchtigen 300 PS auf den Weg zu bringen, trauten sich die Leute im Vertrieb wohl nicht. Aber selbst in der Grundausführung mit 2,7 Litern Hubraum und 245 PS war der Cayman dem technisch nahezu identischen Boxster um 5 PS voraus.

Das straffer modellierte Fahrwerk entsprach dem des Boxster. PASM mit aktiven Dämpfern, das Motor und Gaspedal verschärfende Sport Chrono Paket oder die optionale Keramikbremsanlage kamen extra. Mit diesen Zutaten war die Mittelmotor-Baureihe endgültig im neuen Jahrtausend angekommen, was die Fachwelt im Falle des Cayman 2006 mit dem Titel „World Performance Car of the Year“ honorierte.



Cayman S Typ 987C

Motor: wassergekühlter 24V-dohc-Boxermotor Typ MA 1.21C
Zylinder: 6
Bohrung x Hub: 97 x 77,5 mm
Hubraum: 3.436 cm³
Leistung: 235 kW (320 PS) bei 7.200/min
Drehmoment: 370 Nm bei 4.750/min
Verdichtung: 12,5 : 1
Gemischaufbereitung: Digitale Motor Elektronik (DME)
Kraftübertragung: Hinterradantrieb
Getriebe: Sechsgang-Schaltgetriebe, a. W. Siebengang-PDK
Karosserie: selbstragende, vollverzinkte Karosserie
Fahrwerk: Einzelradaufhängung rundum, McPherson-Federbeine an Querlenkern, Stabilisator
Bremsen: Vierkolben-Alu-Monobloc-Festsättel, gelochte, innenbelüftete Scheibenbremsen 318 x 28 mm (vorn), 299 x 24 mm (hinten); a. W. PCCB
Radstand: 2.415 mm
Spur: 1.486 mm (vorn), 1.528 mm (hinten)
L x B x H: 4.347 x 1.801 x 1.306 mm
Räder/Reifen: 8 J x 18 mit 235/40 ZR 18 (vorn), 9 J x 18 mit 265/40 ZR 18 (hinten); a. W. 8 J x 19 mit 235/35 Z 19 (vorn), 9,5 x 19 mit 265/35 ZR 19 (hinten)
Leergewicht: 1.350 kg (PDK: 1.375 kg)
Zul. Gesamtgewicht: 1.645 kg (PDK: 1.675 kg)
Höchstgeschwindigkeit: 277 km/h (PDK: 275 km/h)
Beschleunigung 0–100 km/h: 5,2 sec (PDK: 4,9 sec)
Tankinhalt: 64 l
Bauzeit: 2008–2012
Stückzahl: 6.771
Preis: 61.493 (2008)












Cayman S



DAS MITTELMOTOR-COUPÉ EROBERTE SICH DEN RESPEKT DER FACHWELT.
2006 WURDE DER CAYMAN ZUM „WORLD PERFORMANCE CAR OF THE YEAR“ GEWÄHLT.





Auch in Sachen Design und Nutzbarkeit machte der Cayman der Kundschaft ein neues Angebot. Die Front entsprach bis auf die eigenständig gestaltete Frontschürze dem 987-Baukasten, während die lang und flach auslaufende Heckpartie, die sich formschön zwischen breit ausgestellte Kotflügel schmiegte, zum charakteristischen Styling-Clue des kompakten Coupés wurde.

Das drei Jahre später vorgestellte Facelift des 987C ging tiefer, als es die nur in Nuancen geschärfte Optik vermuten ließe: Zum Modelljahr 2009 erschien der Cayman mit neuen Motoren, die dank neuem Steuerkettenantrieb auf die problembehaftete Zwischenwellenlösung der Vorgängertriebwerke verzichten konnten.

Der Cayman erhielt einen 2,9-Liter-Motor mit 265 PS, der Cayman S sogar einen 3,4-Liter-Direkteinspritzer, eine Variation des modernen 997-Triebwerks mit ein paar zusätzlichen Kubikzentimetern und 320 PS. Bei 277 km/h lag die Höchstgeschwindigkeit eines handgerissenen S-Modells, die Version mit dem erstmals erhältlichen Siebengang-PDK (Aufpreis: 2945 Euro), das die Tiptronic ersetzte, kam auf 275 km/h.

FACELIFT UND DIREKTEINSPRITZUNG

In beiden Fällen lag die Leistung 10 PS über der des vergleichbaren, rund 6.000 Euro günstiger ausgepreisten Boxster. Aber noch immer behielt der mehr als 20.000 Euro teurere 911 Carrera mit 345 PS einen ausreichend großen Vorsprung.

An das Platzangebot des größeren 911 mit variabler Rücksitzanlage kam der Cayman konstruktionsbedingt nicht heran, aber auch so ergaben sich bei Nutzung der wohlgewärmten Ablage oberhalb des Motors sowie des hinteren Gepäckabteils 260 Liter Kofferraumvolumen. Doppelt so viel wie beim offenen Pendant. Und nur der 911-Glasdach-Targa konnte mit einer ähnlich praktischen Heckklappe punkten.

Nicht wenige Beobachter und Tester sahen im Cayman den schöneren Boxster und den klassischeren, weil handlicheren, leichtfüßigeren Elfer.

Und? Hat er sie abgeholt, die 911-Kunden mit dem Wunsch nach viel Porsche im kompakteren Maßstab? Oder jene, die zwar das Handling eines Mittelmotor-Porsche wollten, aber lieber die Fahrdynamik betonten,

anstatt einen offenen Boxster zu wählen? Was ist mit denen, die sich nach einem Elfer der Baureihe umsehen, aber die hohen Kosten des ewig beliebten, nie wirklich günstig gewordenen 911 scheuen?

Der 987C/1 baut technisch näher am Ursprung der Mittelmotor-Baureihe, doch in vielerlei Hinsicht erscheint gerade heute ein Cayman der zweiten 987-Generation als idealer Future Classic. Er trägt punktgenau an Front und Heck gestrafftes Design, glänzt mit LED-Tagfahrlicht, erweiterter Technik und einem aufgewerteten Innenraum. Wer nur zu zweit unterwegs ist, stellt schnell fest, dass die Gepäckräume in Front und Heck völlig ausreichend sind und der extralang ausgelegte 7. Gang des PDK beim Spritsparen hilft. Praktisch und vernünftig kann er auch!

SIEBENGANG-PDK OPTIONAL

Schon beim normalen Cayman ist ein Sechsgang-Schaltgetriebe serienmäßig, die Bremsanlage verfügt im Vergleich zum Vorgänger über größere und stärkere Bremsscheiben, die Mittelkonsole zeigt sich überarbeitet.

Vor allem der Innenraum hat an Wertigkeit und die Liste der Individualausstattungen an Format gewonnen. Lenkradheizung und Sitzbelüftung in Kombination mit Sitzheizung, PDK und Hinterachs-Quersperre, Sprachbedienung des PCM, Bi-Xenon-Scheinwerfer und 19-Zoll-Räder – mittels verfügbarer Extras lässt sich der Cayman auf 911-Niveau heben. Vieles ist möglich, ausdrucksstarke Farben wie Racinggreen-, Aquablau- oder Nordischgold-Metallic lassen sich mit etwas Geduld finden.

DER MODELLGEPFLEGTE CAYMAN DER GENERATION 987 TRÄGT EIN GESTRAFFTES DESIGN UND VERFÜGT ÜBER ERWEITERTE TECHNIK UND EINEN AUFGEWERTETEN INNENRAUM.

Nur vom ehemaligen Basispreis von 49.831 Euro, bzw. 61.493 Euro ist der 987C im Jahr 2024 weniger weit entfernt als erwartet oder vielleicht erhofft. Vielleicht war er schon immer ein Klassiker? ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Andreas Beyer



KLASSIK – 50 JAHRE TURBO

WIND VON VORN

Was vor einem halben Jahrhundert im 911 Turbo begann, beflügelte bald (fast) alle Porsche-Modellreihen. Der 944 Turbo begründete den Markensport, der Cayenne Turbo wurde zum Superlativ und der Panamera Turbo zum viertürigen Gran Turismo. Aufladung und Frontmotor gehören auch bei Porsche zusammen!

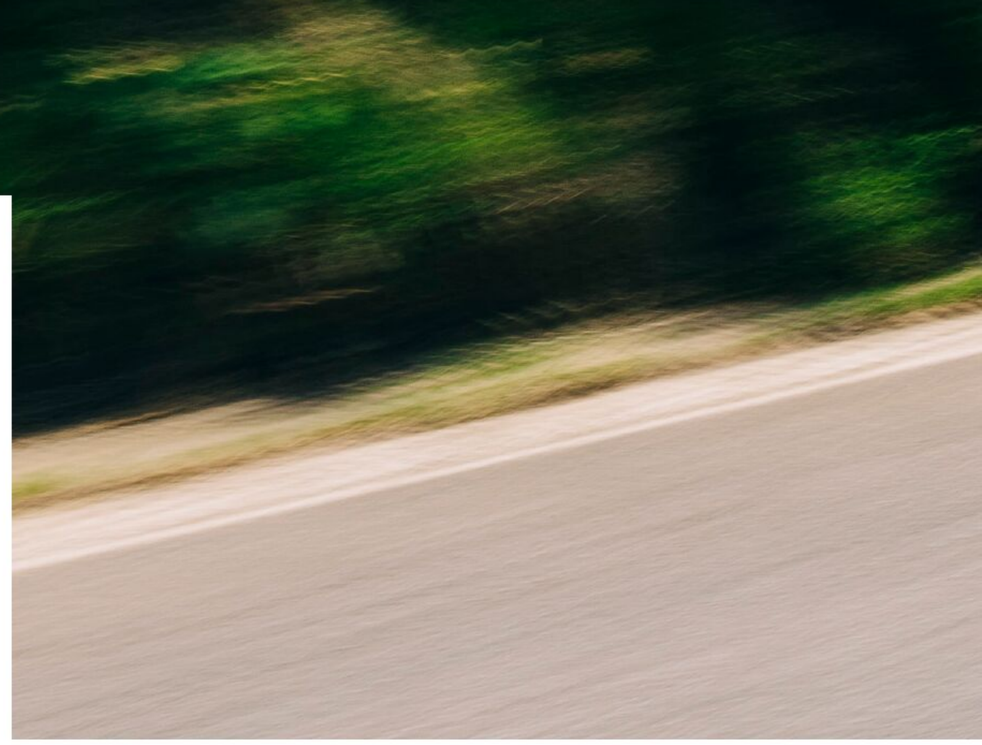
Klar: Wenn Porsche das große Jubiläum „50 Jahre Turbo“ feiert, heißt der Hauptjubilar 930, der erste Elfer mit Turbomotor. Und wer heute Porsche und Turbo sagt, meint meistens einen der vielen aufgeladenen Elfer. Dabei hat Porsche die Erfindung von Alfred Büchi aus dem Jahr 1905, dem Motor mehr Luft mittels einer von Abgasen angetriebenen Turbine zuzuführen und damit Leistung zu generieren, auch erfolgreich in anderen Modelle verbaut. Zum Beispiel in den Frontmotor-Baureihen 944, Cayenne und Panamera.

Die ersten Turbolader in Serienautos steckten meist vorne unter der Motorhaube. Das galt Anfang der Sechzigerjahre etwa für den Oldsmobile Jetfire, der eine technische Sensation, aber kein Verkaufserfolg war – ausgerechnet das aufgeladene GM-Schwestermodell Chevrolet Corvair Monza mit Heckmotor machte es besser.

BMW kam 1973 als erster Hersteller in Deutschland mit einem aufgeladenen Serienauto auf den Markt, dem 2002 turbo. Die Ölkrise im gleichen Jahr sorgte aber auch dafür, dass bald darauf Turbolader vermehrt Dieselmotoren Leistung einbliesen. Heute arbeiten die meisten neuen Verbrenner mit einem oder mehreren Turboladern; Aufladung ist bei Porsche nicht mehr die Ausnahme, sondern der Normalfall.



944 TURBO



Da geht noch mehr! Das haben sich auch die Ingenieure gedacht, nachdem Porsche vom 944 in den ersten drei Jahren mehr als 60.000 Stück verkauft hatte. Und so bekam der 944 nicht nur ein Facelift, sondern auch einen Turbolader – der 944 Turbo war geboren. 220 PS bei 5.800/min aus einem 2,5-Liter-Achtventil-Vierzylinder-Turbomotor samt Ladeluftkühler galten schon mal als gute Hausnummer, es ging aber noch besser. Denn 1987 kamen im „944 Turbo Cup“, dem ersten Porsche-Markenpokal, Motoren mit 250 PS zum Einsatz (mit Katalysator!). Aus dem Cup-Auto wurde ein Straßen-Sondermodell: Der 944 turbo S wurde ab November 1987 angeboten und war anfangs auf 1.000 Einheiten limitiert. 250 PS und 260 km/h Spitze hatten ihren Preis: Mit 99.800 Mark war das Sondermodell „Silberrosa“ happige 20.000 Mark teurer als der normale 944 Turbo. Trotzdem wurden insgesamt 1.635 Einheiten gebaut.

Zum Modelljahr 1989 beschloss Porsche, den besonderen Turbo S zum Normalfall werden zu lassen: Der 250-PS-Motor zog mit dem „K-Programm“ in den 944 Turbo ein. Im Modelljahr 1990 wurden ein neuer, bügelförmig gestalteter Heckspoiler und gegossene 16-Zoll-Aluräder im „Design 90“ Standard.

Ein langes Leben war dem 944 Turbo allerdings nicht mehr beschieden: 1991 wurde das letzte Produktionsjahr ausgerufen. Für Fans von frischer Luft und Wind von vorn legte Porsche schließlich noch eine Sonderserie des 944 Turbo als Cabrio auf. 528 Stück entstanden, wobei Ausstattung und Fahrwerte denen der geschlossenen Version entsprachen.

Vom 250 PS starken 944 Turbo Coupé wurden 3.738 Stück gebaut. Und wenn man es sich heute darin gemütlich macht, wird klar, warum das Auto ein Erfolg war. Es gibt erstaunlich viel Platz, hinten können sogar nicht zu große Erwachsene kurz sitzen, wenn sie genügsam und gutgelaunt sind. Das Öffnen der

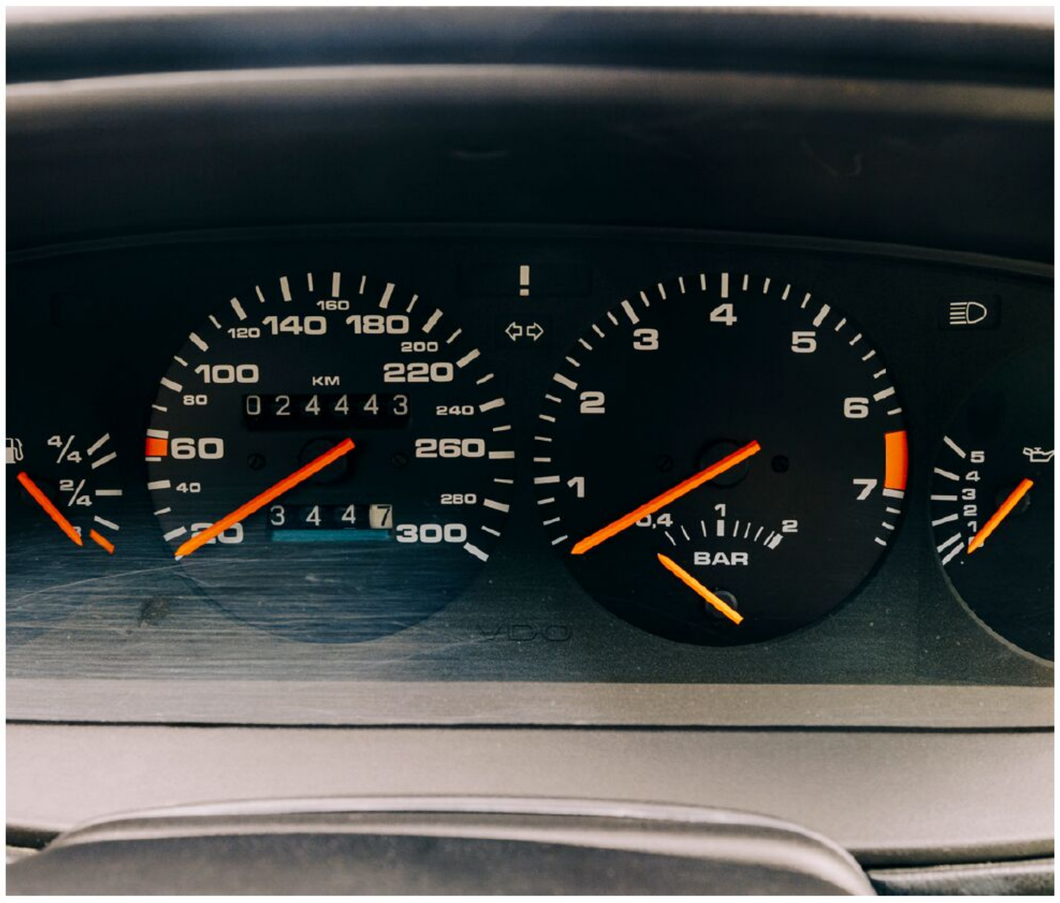


Volle Ladung: Beim Treffen mit den aufgeladenen Frontmotor-Turbotypen ließ sich PORSCHE FAHRER-Autor Roland Löwisch den Wind um die Nase wehen.



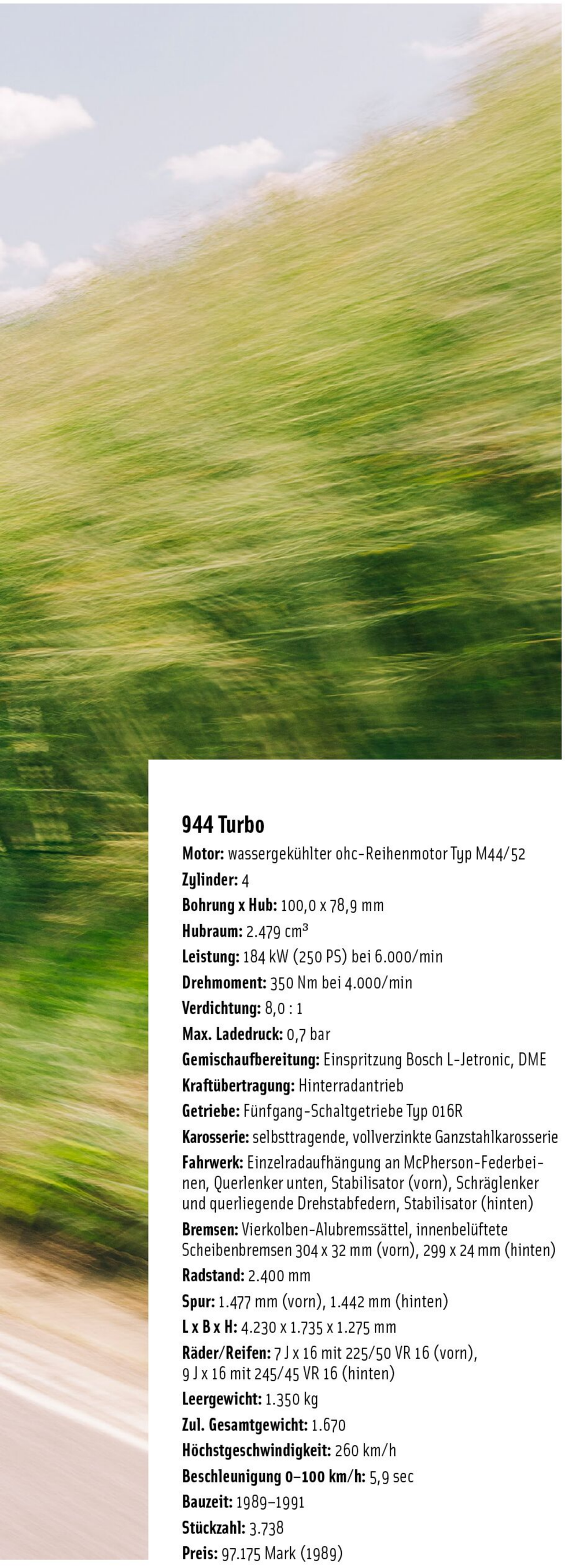
ZUM MODELLJAHR 1989 BESCHLOSS PORSCHE, DEN BESONDEREN TURBO S ZUM NORMALFALL WERDEN ZU LASSEN: DER 250-PS-MOTOR ZOG MIT DEM „K-PROGRAMM“ IN DEN 944 TURBO EIN. 1991 FOLGTE DAS 944 TURBO CABRIOLET.





DER 944 TURBO KANN WAS. DER TURBOSCHUB SETZT BEI 3.500/MIN NACHDRÜCKLICH EIN, DER GERADEAUSLAUF IST BESTENS, DIE LENKUNG GEFÜHLVOLL, DIE BREMSEN SIND ZUVERLÄSSIG.









Sanfte Gewalt: Der aus dem Markenpokal übernommene 2,5-Liter-Vierzylinder leistet im finalen 944 Turbo 250 PS. Der neu gestaltete Heckflügel kennzeichnet die letzte Serie.

944 Turbo

Motor: wassergekühlter ohc-Reihenmotor Typ M44/52
Zylinder: 4
Bohrung x Hub: 100,0 x 78,9 mm
Hubraum: 2.479 cm³
Leistung: 184 kW (250 PS) bei 6.000/min
Drehmoment: 350 Nm bei 4.000/min
Verdichtung: 8,0 : 1
Max. Ladedruck: 0,7 bar
Gemischaufbereitung: Einspritzung Bosch L-Jetronic, DME
Kraftübertragung: Hinterradantrieb
Getriebe: Fünfgang-Schaltgetriebe Typ 016R
Karosserie: selbsttragende, vollverzinkte Ganzstahlkarosserie
Fahrwerk: Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, Querlenker unten, Stabilisator (vorn), Schräglenker und querliegende Drehstabfedern, Stabilisator (hinten)
Bremsen: Vierkolben-Alubremssättel, innenbelüftete Scheibenbremsen 304 x 32 mm (vorn), 299 x 24 mm (hinten)
Radstand: 2.400 mm
Spur: 1.477 mm (vorn), 1.442 mm (hinten)
L x B x H: 4.230 x 1.735 x 1.275 mm
Räder/Reifen: 7 J x 16 mit 225/50 VR 16 (vorn), 9 J x 16 mit 245/45 VR 16 (hinten)
Leergewicht: 1.350 kg
Zul. Gesamtgewicht: 1.670
Höchstgeschwindigkeit: 260 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 5,9 sec
Bauzeit: 1989–1991
Stückzahl: 3.738
Preis: 97.175 Mark (1989)

großen Heckklappe per Knopfdruck ist noch heute eine Show, das große Dachteil lässt sich hinten elektrisch anheben. Der Fahrer blickt auf vier schön gezeichnete Rundinstrumente, wobei der Tacho tolle Fahrwerte verheißt, weil er rechts unten eine 300 anzeigt.
Die Tatsache, dass das Zündschloss rechts vom Lenkrad sitzt, ist schnell vergessen, wenn man losgefahren ist. Denn das Auto kann was, agiert im Vergleich zum 930 aber viel sanfter. Der Turboschub setzt bei etwa 3.500 Umdrehungen ein. Nicht gemein, aber nachdrücklich. Der 944 Turbo ist dabei problemlos beherrschbar, auch wegen der steifen Karosserie, des festen Fahrwerks und der guten Achslastverteilung von 48 Prozent vorne und 52 Prozent hinten. Das vermeidet zudem böse Reaktionen in Kurven, wobei die sehr gut konturierten Sitze die Insassen ausgezeichnet umfassen. Der Geradeauslauf ist bestens, die Lenkung gefühlvoll, die Bremsen sind zuverlässig. Die Schaltwege für heutige Verhältnisse vielleicht ein bisschen lang – aber irgendetwas ist ja immer.

CAYENNE TURBO S

Der Zeitgeist – und vor allem die Absatzzahlen von Autoherstellern, die früh so genannte SUV im Portfolio hatten und mit diesen sportlich gestrickten Offroadern prächtige Gewinne einfuhren – verlangten auch von Porsche, ein bis dato für den Sportwagenhersteller völlig unüblichen Autotypus anzubieten. 2002 war es soweit, der Cayenne feierte sein Debüt. Und die aufgeladene Variante stellte wie beim 911 die Topversion dar.

2006 kam dann noch die Obendrüber-Variante Cayenne Turbo S dazu. Die stach mit einer Leistung von 521 PS alle anderen Sport Utility Vehicles aus: Der Zwölfzylinder im VW Touareg bot nur 450 PS, auch der 510 PS starke Mercedes-AMG ML 63 hatte das Nachsehen. Die Eckdaten des Cayenne, beispielsweise 270 km/h Höchstgeschwindigkeit und eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 5,2 Sekunden trotz eines Gewichts von 2.355 Kilo machten schnell klar, dass es Porsche mit dem sportlichen Ansatz ernst war. Der Cayenne Turbo S war nach dem Carrera GT der zweitstärkste jemals gebaute Straßen-Porsche. Er bot satte 71 PS und 100 Newtonmeter maximales Drehmoment mehr als der normale Turbo, und das bei rund 500 Umdrehungen weniger. Die Mehr-Kraft wurde erreicht durch die Weiterentwicklung der Motorsteuerung, eine verbesserte Luftführung und größere Ladeluftkühler. Der V8-Biturbo mit Vierventil-Zylinderkopf wurde sportlich kurzhubig ausgelegt. Er besaß einen hydraulischen Ventilspielausgleich, die Nockenwellenverstellung VarioCam und das Motorsteuerungssystem Motronic ME 7.1.1. Die beiden Abgasturbolader waren parallelgeschaltet, die zweiflutige Abgasanlage mündete in zwei ovale, hochglanzverchromte Doppelendrohre. Optional gab es das SportDesign Paket auch mit Anbauteilen in matter Alu-Optik.

Serienmäßig fuhren Sechsstufen-Tiptronic, Luftfederung und Allradantrieb mit. Die Kraftverteilung des Allradantriebs war auf 62 Prozent hinten und 38 vorne verteilt, im Gelände wurde das variabel gehandhabt. Fahr-



DER 521 PS STARKE CAYENNE TURBO S STACH 2006 ALLE HIGHEND-SUV-KONKURRENTEN AUS: VW TOUAREG MIT 450 PS UND MERCEDES-AMG ML 63 MIT 510 PS HATTEN DAS NACHSEHEN.





IN WELCHEM AUTO MAN SITZT, IST NICHT ZU ÜBERSEHEN. AN HECKKLAPPE, EINSTIEGSBLENDEN UND MITTELKONSOLE STEHT DER SCHRIFTZUG „TURBO S“. KRAFT UND KOMFORT BEEINDRUCKEN NOCH HEUTE.









Volles Haus: Viel Leder, etwas optionales Holz und serienmäßig jede Menge Extras. Turbo meint bei Porsche neben Leistung immer auch Luxus.

Cayenne Turbo S Typ 9PA

Motor: wassergekühlter 32V-dohc-V-Motor Typ M48/50 mit Biturboaufladung
Zylinder: 8
Bohrung x Hub: 93,0 x 83,0 mm
Hubraum: 4.511 cm³
Leistung: 383 kW (521 PS) bei 5.500/min
Drehmoment: 720 Nm bei 2.750–3.750/min
Verdichtung: 9,5 : 1
Max. Ladedruck: 0,8 bar
Gemischaufbereitung: Benzindirekteinspritzung
Kraftübertragung: Allradantrieb
Getriebe: Sechsgang-Tiptronic S Typ A 48/50
Karosserie: selbsttragende, vollverzinkte Karosserie
Fahrwerk: Einzelradaufhängung rundum, Luftfederung mit Niveauregulierung, Höhenverstellung und kontinuierlicher Dämpferverstellung
Bremsen: Sechskolben-Alubremssättel (vorn), Vierkolben-Alubremssättel (hinten), innenbelüftete Scheibenbremsen 380 x 38 mm (vorn), 358 x 28 mm (hinten); a. W. PCCB-Bremse
Radstand: 2.855 mm
Spur: 1.641 mm (vorn), 1.656 mm (hinten)
Länge x Breite x Höhe: 4.786 x 1.928 x 1.699 mm
Räder/Reifen: 9 J x 20 mit 275/40 R 20
Leergewicht: 2.355 kg
Zul. Gesamtgewicht: 3.080 kg
Höchstgeschwindigkeit: 270 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 5,2 sec
Bauzeit: 2010–2011
Stückzahl: 3.261
Preis: 117.573 Euro (2005)

werk und Bremse wurden an die gestiegene Leistung von 521 PS angepasst und die Bremszangen natürlich turbotypisch rot lackiert. Außerdem gab es speziell entwickelte zusätzliche Bremsluftführungen. Serienmäßig stand der turbo S auf 20-Zoll-Alurädern im fünfspeichigen SportTechno-Design, bestückt mit der Reifengröße 275/40 R 20.

In welchem Auto man sitzt, ist auch heute nicht zu übersehen. Auf der Heckklappe ist ein Schriftzug „Cayenne turbo S“ aufgeklebt, beim Öffnen der Türen fallen die Einstiegsblenden mit „turbo S“-Schriftzug auf. Der steht zudem auf der Abdeckung der Klimaanlagenregelung für den Fond, und die Kopfstützen tragen das Porsche-Wappen eingeprägt ins Leder.

Steigt man heute in ein 18 Jahre altes Exemplar, fallen die vergangenen Jahre höchstens bei der Mittelkonsole auf: Ein auffällig kleiner Bildschirm informiert über das Nötigste, flankiert von zahlreichen Knöpfen. Auch der CD-Einschub darüber zeugt vom Zeitsprung.

Hinter dem riesig anmutenden Getriebewählhebel zwischen zwei ebenso großen Haltegriffen in der Mittelkonsole unten finden wir die Fahrmodi „comfort“, „normal“ und „sport“, die sich spürbar auf die Federung auswirken.

Der Motor schiebt dabei immer gleich an, und das auch heute noch sehr nachdrücklich. Wobei sich die fast 2,4 Tonnen Gewicht nicht verleugnen lassen, weswegen der Vortrieb nach dem Durchtreten des Gaspedals zunächst eine kleine Gedenksekunde einlegt. Beim Bremsen darf man die Masse von so vielen Kilos nicht vergessen, auch wenn die Anlage zuverlässig zupackt.

Keinen Moment lang fühlen wir uns in dem 18 Jahre alten Porsche-Ur-SUV mit der Front, die nur aus Grill zu bestehen scheint, im Stadt- oder Überlandverkehr kräfte- oder komfortmäßig benachteiligt. Am ungewöhnlichsten sind die Schaltwippen: Sie befinden sich vorne auf dem Lenkrad, und sowohl rechts als auch links kann man hoch und herunterschalten. Diese Anordnung sollte sich später deutlich ändern.



PANAMERA TURBO

Nein, durchschnittlich ist dieser Panamera Turbo, dessen Suffix am Auto immer klein geschrieben wird, aus dem Jahr 2010 nicht. Schon das großflächig verbaute, knallig carrerarote Leder des Interieurs beweist, dass es der Erstbesitzer kontraststark mochte. Ein Blick auf die Einstiegsleisten gibt den eindeutigen Hinweis: „No Panic“ steht dort in Carbon eingelassen. Der Wagen gehörte einst Udo Lindenberg.

Ein Jahr zuvor hatte Porsche in Shanghai die vierte Modellreihe im Portfolio präsentiert. Für einen guten Start und eine erfolgreiche Zukunft wurden mehr als eine Milliarde Euro investiert. Der Viertürer wurde in Leipzig gebaut, mit Motoren aus Zuffenhausen bestückt und von VW in Hannover eingekleidet.

Die fast fünf Meter lange, gestreckte GT-Form mit dem Fastback-Heck kam sofort an. Der Panamera Turbo war wie schon der Cayenne gleich zu Beginn als Spitzenmodell zu haben, erkennbar an den vergrößerten Lufteinlässen und den vom 997 Turbo bekannten Zusatzleuchten mit LED-Positions- und Blinkleuchten in den seitlichen Luftschächten.

Was technisch möglich war, wurde im Panamera-Topmodell verbaut. Die Bi-Xenon-Hauptscheinwerfer enthielten H7-Zusatzscheinwerfer, eine automatische dynamische Leuchtweitenregulierung, Heimkehr-Funktion für die Passagiere nach dem Aussteigen und einen Fahrtlichtassistenten.

Der Turbo bekam zudem ein adaptives Lichtsystem mit statischem und dynamischem Kurvenlicht und tempoabhängiger Fahrlichtsteuerung sowie Schlechtwetterlicht und eine Scheinwerferreinigungsanlage.



Keine Panik: Das kontraststarke Interieur mit carrerarotem Leder ist kein Zufall, hier mochte jemand laute Farben. Der Erstbesitzer war Udo Lindenberg.

PORSCHE WUSSTE, WO DIE NEUE KUNDSCHAFT ZUHAUSE IST: DIE VIERTE MODELLREIHE IM PORTFOLIO WURDE 2009 IN SHANGHAI PRÄSENTIERT.





DER 4,8-LITER-BITURBO-V8 LEISTETE 500 PS UND LIEFERTE EIN DREHMOMENT VON 700 NM AB 2.250/MIN. BEI OVERBOOST IM SPORT-PLUS-MODUS WAREN ES SOGAR 770 NM.

Panamera Turbo

Motor: wassergekühlter 32V-dohc-V-Motor Typ M48/70 mit Biturboaufladung

Zylinder: 8

Bohrung x Hub: 96,0 x 83,0 mm

Hubraum: 4.806 cm³

Leistung: 368 kW (500 PS) bei 6.000/min

Drehmoment: 700 Nm bei 2.250–4.500/min

Verdichtung: 10,5 : 1

Gemischaufbereitung: Benzindirekteinspritzung

Kraftübertragung: Allradantrieb

Getriebe: Siebengang-PDK Typ C 70.50

Karosserie: selbsttragende, vollverzinkte Karosserie

Fahrwerk: Einzelradaufhängung rundum, Luftfederung

Bremsen: Sechskolben-Alubremssättel (vorn), Vierkolben-Alubremssättel (hinten), innenbelüftete Scheibenbremsen 390 x 38 mm (vorn), 350 x 28 mm (hinten)

Radstand: 2.920 mm

Spur: 1.656 mm (vorn), 1.646 mm (hinten)

L x B x H: 4.970 x 1.931 x 1.418 mm

Räder/Reifen: 9 J x 19 mit 255/45 ZR 19 (vorn), 10 J x 19 mit 295/35 ZR 19 (hinten)

Leergewicht: 1.970 kg

Zul. Gesamtgewicht: 2.500 kg

Höchstgeschwindigkeit: 303 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 4,2 sec

Bauzeit: 2009–2012

Stückzahl: k. A.

Preis: 137.898 Euro (2010)

Am Heck arbeitete ein aktiver Vier-Wege-Heckspoiler, dessen Anstellwinkel sich fahrsituativ änderte. Das Mittelteil des Diffusors, also die Finnen, waren beim Turbo stets titanfarben statt schwarz.
Herzstück war ein 4,8-Liter-Biturbo-V8, bei dem die Turbolader parallelgeschaltet waren. Das Aggregat sorgte für 500 PS und 700 Nm, bei Overboost im SportPlus-Modus erhöhte sich der Wert sogar auf 770 Nm zwischen 3.000 und 4.000/min. Ein Siebengang-PDK war Serie beim Turbo, optional gab es ein Sport Chrono-Paket, das die Motor- und Schaltcharakteristiken noch sportlicher machte. Der Turbo war serienmäßig ausgestattet mit Traktionsmanagement, besonders leichtem Allradantrieb mit elektronisch geregelter, kennfeldgesteuerter Lammellenkupplung, automatischem Bremsendifferenzial, Antriebsschlupfregelung und Luftfederung, die das Fahrzeug im Fahrprogramm „SportPlus“ aus dynamischen Gründen absenkte.
Die Bremssättel waren turbotypisch rot statt silbern lackiert, ebenso wurde das Topmodell mit größeren Bremsscheiben und größeren Reifen ausgestattet als Panamera S und 4S. Bei der aufpreispflichtigen Porsche Ceramic Composite Break (PCCB) arbeiteten vorne großformatige 410-Millimeter-Scheiben.
Auch im Innenraum ging es überaus edel zu. Der Turbo kam gleich mit elektrisch höhen- und längenverstellbarem Dreispeichen-Sportlenkrad. Das Interieur durfte Nussbaumwurzelholz statt hochglänzendem Schwarz tragen. Armaturentafel, die kompletten Sitze, die Türverkleidungen, die Armauflage und die Seiten des Mitteltunnels waren ohne Aufpreis mit Leder bezogen, alle Sitze serienmäßig beheizt und mit Komfort-Memory-Paket ausgestattet, wozu auch eine Sitzflächenverlängerung und eine Lordosenstütze gehörten.
Was uns heute beim Fahren alltäglich vorkommt, war damals der letzte Schrei: ein Start-Stopp-System. Die Schaltwippen sind noch als kleine Tasten direkt an der Lenkradrückseite angebracht und somit nicht optimal zu erreichen. Dagegen überzeugt noch heute der Sprint von 0 bis 100 km/h in 4,2 Sekunden. Es geht aber noch schneller – mit dem Zusatzdrehmoment des SportPlus-Modus klappt‘s in glatten 4,0 Sekunden. Die Kollegen von auto, motor + sport brachten es damals auf den Punkt: „Schneller war noch kein Chauffeur-Wagen dieser Gewichts- und Güteklasse …“ Auch wenn der Panamera eher ein Wagen für den Selbstfahrer war.
Wir versuchen erst gar nicht, den angegebenen Normverbrauch von 12,2 Litern auch nur ansatzweise zu treffen. Und wer es darauf anlegt, verfeuert bei betont sportlicher Fahrt bis zu 31 Liter Super Plus pro 100 Kilometer.
Wie der Panikorchesterchef Lindenberg es hielt mit Tempo und Verbrauch bei seinem Panamera Turbo, wissen wir nicht. Aber dass er unter anderem die Keramikbremsen und ein elektrisches Schiebedach als Extra orderte, können wir noch heute sehen und erleben. Nur in einem Punkt war dieses Auto nicht stimmig: Am Heck hatte jemand irgendwann einmal die Bezeichnung „Panamera turbo S“ angebracht. Unnötig – Turbo reicht völlig. Bei einem Porsche wissen alle, was gemeint ist. ◀

Text: Roland Löwisch · Fotos: Porsche

HALLENBAD – ADULTS SPA – WASSERPARK – BADESEE – KINDERBETREUUNG



5=4 Kennenlerntage
5 NÄCHTE | 11.07.2024 - 29.11.2024

kinderhotels®
DAS ORIGINAL SEIT 1988

Lernen Sie unsere neue Ferienwelt in den Salzburger Bergen kennen! 5 Tage bleiben und nur 4 zahlen!
Mit All-Inklusiv-Genusspension und Nutzung aller Hotel Inklusiv Leistungen.

- Großes Hallenbad mit Schleusenschwimmbecken
- Wasserspielpark mit Trioslide- & Röhrenrutsche
- Mountain Adults Spa mit Skyroom, privatem Saunen- und Entspannungsbereich
- Kleinkinder-Wasserwelt und separate Saunalandschaft für die ganze Familie
- Kesselinos Kinderclub mit Bastelwerkstatt, Puppenecke, Kinderrutsche und abwechslungsreichem Kinder- bzw. Wochenprogramm
- Betreutes Baby- und Kleinkinderparadies ab einem halben Jahr
- Ponybauernhof und Streichelzoo
- Cooler Jugendraum mit Billiard, Tischfußball und Mini Bowling Bahn
- Seelenbalance: Massage- und Beautyanwendungen fürs eigene Wohlbefinden
- Neuer Fitness- und Bewegungsraum
- Privater Badesee mit ca. 5000 m² großem Gartenparadies
- Badetasche mit Handtüchern und kuscheligen Bademantel für die Zeit Ihres Aufenthalts

ab € 604,– pro Person

FERIENWELT KESSELGRUB | Lackengasse 1 | 5541 Altenmarkt im Pongau | Österreich | Tel. +43 6452 5232 | E-Mail info@kesselgrub.at | **www.kesselgrub.at**

MAGAZIN – PORSCHE-KUNST

FARBEN.FROH!

Kunst oder Wirklichkeit? Irgendwo dazwischen.
Diese Bilder sind eine Mischung aus
Fotografie, Photoshop, 3D und Künstlicher Intelligenz.


MICK
35
Mooybrn











Günter Merk setzt bei der Bildgestaltung seiner Porsche-Drucke auf digitale Assistenszsysteme.

Wie soll man sie nennen, jene Porsche-Bilder voller lautstarker Farben, ungewohnter Motive und Perspektiven, die Günter Merk (32) an seinem Computer erzeugt? Der Österreicher aus Leobersdorf nahe Wien ist gelernter Fotograf, hat im Marketing bei Porsche Austria und für das Porsche Zentrum Wien-Liesing gearbeitet, ist Gründer der Social-Media-Agentur dreizehn.media und sieht sich als Bild-Designer an der Grenze von Produktion und Kunst – mit Unterstützung der Künstlichen Intelligenz.

„Ich nutze KI, seitdem sie verfügbar ist, sie vereinfacht vieles. Seit einiger Zeit versuche ich mich an einer Mischung aus Photoshop, 3D und KI, um meine Prints zu erstellen. Dabei nutze ich meine eigenen Bilder als Vorlage und bediene mich bei meinen Kreationen des Fotorealismus.“ Die Furcht, dass KI Fotografen oder Agenturen ersetzen könnte, sieht Günter Merk als unbegründet. Aber man sollte sich nicht dagegen sträuben, vielmehr damit beschäftigen und offen für Neues bleiben.“ Seine Kombinationen aus Kunst und KI lassen sich bei Instagram oder auf der eigenen Homepage *www.guentermerk.com* finden und kaufen. Made in Austria! ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Bilder: Günter Merk

KOMMEN SIE MIT

PORSCHE FAHRER LESERREISE 2024



Wir fahren in den Süden und lassen uns bei der 12. PORSCHE FAHRER-Leserreise die Sonne ins Gesicht scheinen. Vom 21. bis 26. September geht es in das schöne Tirol ins 4-Sterne-Superior Hotel & Resort Defereggental. Zwei Tagesausflüge im aktuellen 911 Carrera Cabrio sowie gemeinsame Erlebnisse und Abende stehen auf dem Programm. Wir freuen uns auf Sie!

Anmeldeformular auf www.porsche-fahrer.de unter „Aktionen“.

DIE INKLUSIVLEISTUNGEN:

- 5 Übernachtungen (21. bis 26. September 2024) inkl. Verwöhn-Halbpension mit Genießerfrühstück, Nachmittags-Jausen-Buffet und mehrgängigem Gourmet-Wahlmenü am Abend
- 2 Tagesausflüge in den aktuellen Porsche 911 Carrera Cabriolets (Baureihe 992, je inkl. 300 Freikilometer, exkl. Benzin) zu zweit mit interessanten Routentipps
- Benutzung des Wellness- und Spa-Bereichs (ca. 700 qm)
- Benutzung der Tennis- und Indoor-Golf-Halle

Preise pro Person:

im renovierten Luxusdoppelzimmer 1.025,– EUR

im Doppelzimmer im benachbarten Gästehaus 900,– EUR

Diese exklusive Leserreise ist auf 22 Personen begrenzt.

DAS RAHMENPROGRAMM:

- Begrüßungscocktail
- gemeinsame Aktivitäten in der herrlichen Natur des Nationalparks Hohe Tauern
- Weinverkostung an einem Abend
- "Golf & Fun" – Schnuppergolfstunde direkt am Hotel
- die Teilnehmer der Reise erhalten 50 % Greenfee-Ermäßigung auf den hoteleigenen Golfplätzen, dem 9-Loch Defereggental Golf Park direkt am Hotel sowie dem 36-Loch Meisterschaftsplatz Dolomitengolf in Lavant, ca. 40 Minuten entfernt gelegen

TERMIN

Samstag, 21.September –
Donnerstag, 26.September 2024
Anmeldeschluss: 15. Juli 2024






ES PC 70H





RESTAURIERUNG – 911 T 2.2

GEMEINSAME SACHE

Die Kinder sind aus dem Haus, die Garage ist leer, Sie haben Zeit und wollen mal wieder etwas gemeinsam unternehmen, ein Abenteuer erleben? Dann restaurieren Sie doch ein marodes 911-F-Modell! Michaela und Mathias Fröschle haben das Projekt „Albert“ gemeinsam durchgezogen. Gut, am Ende hat es dann doch ein bisschen länger gedauert als geplant …

Es ist der Winter 2013, als das Ehepaar Fröschle in Landau fündig wird. Der hastig, im nicht originalen Farbton Sepia übergeduschte, innen leicht angeschimmelte 911-Reimport mit dem billigen Plastik-Außenspiegel, der Vierrohr-Auspuffanlage und den Repro-Rädern ist genau das Auto, das Mathias und Michaela gesucht haben. Gut genug, um kein Fass ohne Boden zu sein, ausreichend schlecht für eine fällige Komplettsanierung. Ein Traum!

„Ich wollte schon immer mal mit Mathias einen 911 restaurieren, von vorn bis hinten. Und das F-Modell ist einfach der schönste aller Elfer“, sagt Michaela Fröschle. Ein Käfer Cabrio von 1962, das bis heute zum Haushalt gehört, hatte Ehemann Mathias schon während seines Fahrzeugtechnikstudiums restauriert. Auch deswegen sollte es kein 356 werden. „Der ist dem Volkswagen zu ähnlich, Käfer und Bulli hatten wir genug. Nein, wir wollten ein 911-Chrommodell.“

Furcht vor der eigenen Courage verspürten die beiden nicht, als in der Garage hinter dem Einfamilienhaus in Ostfildern mit der Zerlegung des 911 T 2.2 begonnen wurde. Diplom-Ingenieur Mathias (61) arbeitet als Entwickler bei Porsche in Weissach, Erzieherin Michaela (59) ist inzwischen bei ihrem Bruder im Fahrradladen angestellt. Sich selbst bescheinigt sie eine praktische Veranlagung und handwerkliches Talent. Und es gäbe ja auch noch YouTube-Tutorials. Was sollte da schief gehen?

ELFER MIT US-VERGANGENHEIT

Die Angaben zur Vorgeschichte des noch „Brown Sugar“ getauften 911 T hatten sie inzwischen bei Google-Maps überprüft und tatsächlich eine Aufnahme gefunden, wo der Elfer beim letzten Besitzer in Louisiana vor der Tür parkte. Als Vertreter des Modelljahres 1970 (C-Serie) gehörte der 911 T zum ersten Baujahr der neuen 911-Generation mit 2,2 Litern Hubraum, leistete als Basismodell mit klassischer Vergasertechnik jedoch nur 125 PS – das konnten der 911 E mit 155 PS und der 180 PS starke 911 S deutlich besser.

Die Vorgeschichte stimmte, die Vorbereitung sowieso. „Das Ein- und Ausbauen des Motors hatten wir schon bei unserem 911 T Targa geübt“, sagt Mathias. So weit, so gut. „Aber als beim Herausnehmen des Scheinwerfers ein

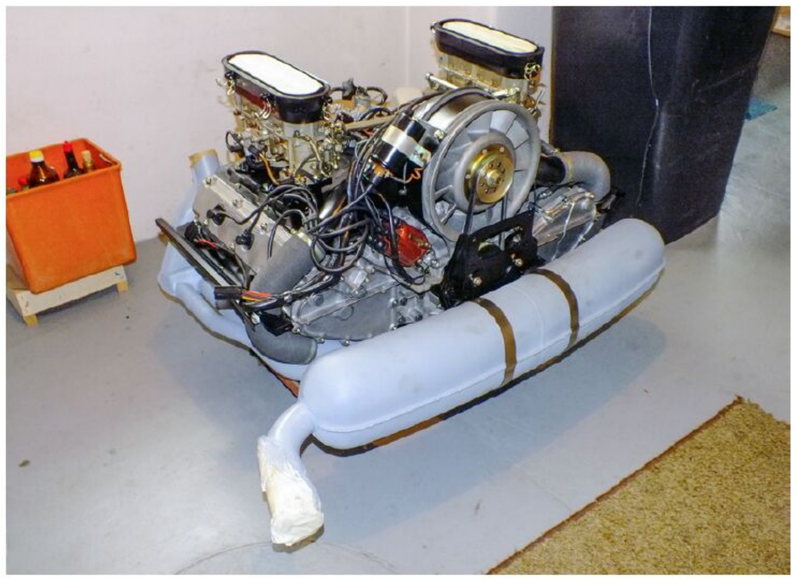




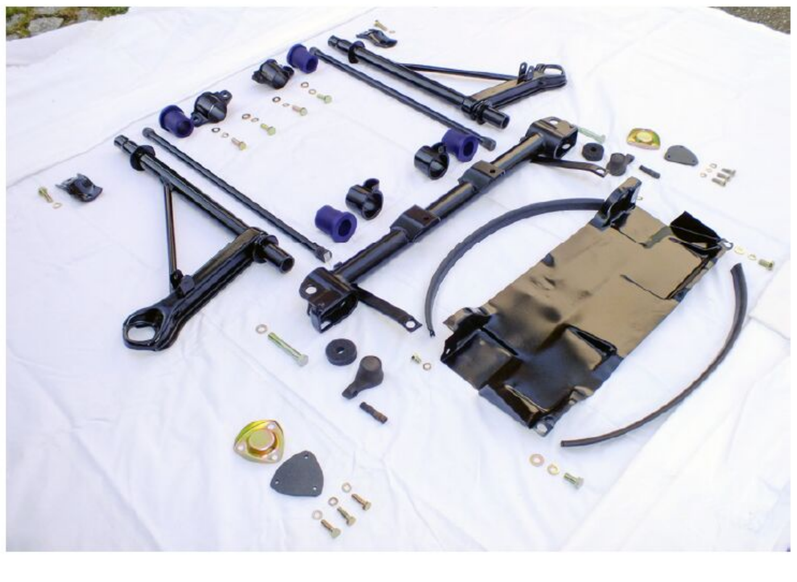












Alles muss raus: Sämtliche Anbau-, Technik- und Karosserieteile wurden demontiert, größter Rostschaden war ein Loch im Lampentopf. Nach der Revision musste der Motor ein zweites Mal zerlegt werden, das komplette Fahrwerk erhielt frischen Lack.

durchgerosteter Kotflügel zum Vorschein kam, haben wir doch kurz Panik bekommen."

Tatsächlich erwies sich das Loch im Lampentopf als einziger schwerer Rostschaden, doch dafür war die Karosserie von zahlreichen Dellen gezeichnet. „Bei einem Erdbeben in Kalifornien ist mal ein Regal draufgefallen, da hat's die Beifahrerseite schwer erwischt." Das Auto war vollständig, jedoch nicht völlig original, die Technik gebraucht und die originalen Ledersitze rustikal verschlissen und verschimmelt. Unterm Strich gab es trotz guter Substanz genug zu tun.

„Wir haben den Wagen komplett auseinandergenommen", sagt Mathias. „Stück für Stück in seine Einzelteile zerlegt. Die Innenausstattung haben wir ausgebaut, die Scheiben rausgenommen, Motor und Achsen demontiert, bis nur noch die leere Hülle mit Kabelbaum vor uns stand. Viele der Arbeiten konnten wir nur zu zweit erledigen, weil es einfach ein Paar Hände mehr brauchte, aber das war ja auch unser Plan: Wir wollten das Projekt gemeinsam durchziehen."

DELLEN NACH ERDBEBEN

Ein Bekannter stellte ein passgenaues Rollgestell zur Verfügung, wodurch die leergeräumte Karosserie auch ohne Achsen mobil blieb. Und wenn der Platz in der Garage nicht mehr ausreichte, aber das Wetter mitspielte, fanden die Arbeiten im Freien statt. Kleinteile wurden nach Baugruppen sortiert vor der Garage auf Bettlaken ausgebreitet, Dämmmatten im Innenraum und Unterbodenschutz mit dem Spachtel von Hand vom Blech gekratzt.

„Mühsam? Schon, aber ich fand die Arbeit total entspannend", sagt Michaela, die viel Zeit mit Spachtel in Rückenlage liegend unterm Elfer oder Drahtbürste am Tank verbrachte. Schnell kam bei der Demontage unter Schlossfallen, Fensterdichtungen und Typenschildern der originale Lack im Farbton Albertblau zum Vorschein. „Damit hatte das Auto seinen Namen: Albert. So heißt der Elfer bis heute bei uns. Und der hellgelbe Targa heißt Dieter."

Aufgrund des nachträglichen aufgetragenen Thermoplastlacks, der ein Abschleifen







„ICH WOLLTE SCHON IMMER MAL MIT MATHIAS EINEN 911 RESTAURIEREN, VON VORN BIS HINTEN. UND DAS F-MODELL IST EINFACH DER SCHÖNSTE ALLER ELFER“

Michaela Fröschle

unmöglich machte, ließen Mathias und Michaela Fröschle die Außenhaut der bei Karmann in Osnabrück gefertigten Karosserie mit Kunststoff und den Innenraum mit Glasperlen strahlen. Die Dellen in den Kotflügeln vorne und hinten sowie die Löcher im Blech beseitigte und schweißte ein Karosseriebau-Profi, dafür zog der Elfer von der Garage in eine Halle um. Mathias: „Ich bin im Verein „Freunde luftgekühlter Boxermotoren“, und als Mitglied darf ich die Werkstatt des Clubs für solche Arbeiten nutzen. Manches geht in einer Garage nun einmal nicht.“

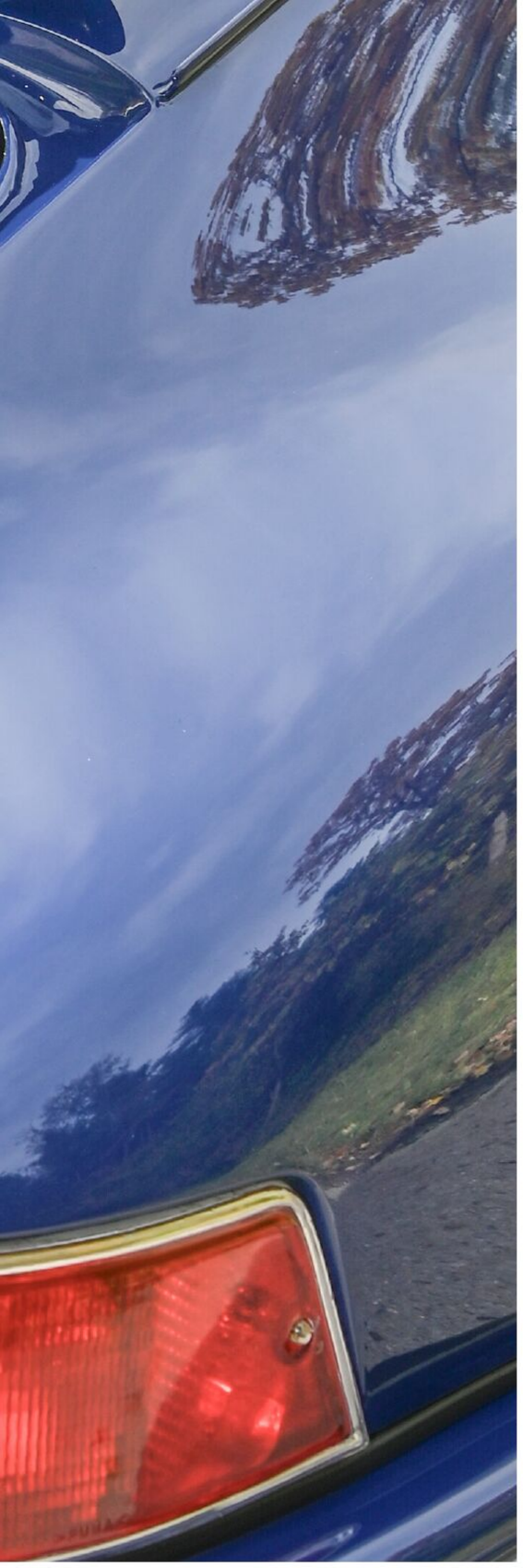
UMZUG IN CLUB-WERKSTATT

Türen, Hauben, Stoßstangen und weitere Anbauteile wurden chemisch entlackt und KTL-beschichtet. Und als 2015 der 911 T endlich bereit zum Lackieren war, kam die Frage des Fachmanns, wie das Ergebnis denn ausfallen sollte: günstig, wie ab Werk oder besser. „Wir haben uns für den Mittelweg entschieden. Wie ab Werk reichte uns“, sagt Mathias. Denn über allem stand stets der Originalzustand, der Zustand der Werksauslieferung als Ziel der Restaurierung, bis hin zum alten Meilentacho und der historisch korrekt reproduzierten Prägung der mit neuem Leder bezogenen Sitze. Die muffigen Dämmmatten der Rücksitzanlage konnten nach einer Ozonbehandlung wiederverwendet werden.

So original wie möglich, mit einer Ausnahme, wie Michaela anmerkt: „Die ab Werk montierte Klimaanlage haben wir weggelassen. Die sieht einfach nicht schön aus, wie sie da so unterm Armaturenbrett hängt, und bei unserem Auto war sie eh kaputt.“

Das Herz des Wagens, sagt Ehemann Mathias, sei im Sommer 2014 als Erstes fertig gewesen – und hätte zum Schluss dann doch wieder Sorgen bereitet. „Einen Motor fachgerecht zu zerlegen, das haben wir uns dann doch nicht zugetraut – das hat ein Freund für uns erledigt.“ Trotz der geringen Laufleistung









„VIELE DER ARBEITEN KONNTEN WIR NUR ZU ZWEIT ERLEDIGEN, WEIL ES EINFACH EIN PAAR HÄNDE MEHR BRAUCHTE, ABER DAS WAR JA AUCH UNSER PLAN: WIR WOLLTEN DAS PROJEKT GEMEINSAM DURCHZIEHEN.“

Mathias Fröschle







Alles muss neu: Nach chemischer Entlackung und KTL-Beschichtung wurde die Lackierung im originalen Farbton Albertblau nach Werkstandard durchgeführt. Viele der Anbauteile erhielten eine frische Chromschicht.

von weniger als 100.000 Kilometern wurde die Lagergasse aufs erste Übermaß ausgespindelt, neue Kolben und Zylinder, ein neues Kettenrad und neue Steuerketten verbaut – und (ungefragt) sowohl die beiden Kurbelgehäuse links und rechts, Kettengehäuse sowie Nockenwellenkästen gestrahlt. Leider.

„Unter dem Klarlack, der dann aufgetragen wurde, fing das Magnesium mit der Zeit an zu korrodieren. Am Ende mussten wir den Motor ein zweites Mal auseinandernehmen und alles erneut strahlen und anschließend chromatieren lassen“, sagt Mathias. „Das Komplettieren des Rumpfmotors mit Anbauteilen haben wir dann wieder selbst erledigt.“

Bei so viel gelebter Gründlichkeit sei der Weg zu den ebenfalls gestrahlten Wärmetauschern, die wie der neue Auspuff mit Aluminium beschichtet wurden, ein kurzer gewesen. Und natürlich erfuhr auch das Fünfganggetriebe eine Revision durch einen Spezialisten, sicher ist sicher.

ERST MOTIVATIONSKRISE, DANN ENDSPURT

Währenddessen füllten alte und neue Teile den Keller. Fotos mit revidierten, haargenau ausgerichteten Baugruppen, bis zur letzten Schraube, Mutter, Unterlegscheibe und Schlauchklemme, füllten die Dokumentation der groß und penibel angelegten Restaurierung des neuen Familienmitglieds Albert.

„Wir haben keine Kompromisse gemacht. Bei diesem Auto kenne ich wirklich jedes Teil. Bis zum nachgebauten Zündschlüssel und der nachgezogenen Ziffer „14“ auf dem Träger der Zündanlage“, sagt Mathias und zeigt Bilder von neu eloxierten Aluminiumfensterrahmen, frisch verchromten Sitzbeschlägen und Schallgittern, schwarz lackierten Fahrwerks- und gelb verzinkten Kleinteilen. Beschichten? Wäre nicht originalgetreu gewesen. „Ich habe die Ersatzteilkatalogseite kopiert und zusammen mit allen aufgeführten Teilen in eine Kiste gepackt.“ Mit der Akribie und Pedanterie des Ingenieurs und Entwicklers.

„Was ein Glück“, sagt Michaela. „Nur dank deiner Logik haben wir den Wagen wieder zusammen bekommen – auch wenn viele gesagt haben, dass wir das nie schaffen würden.“ Denn irgendwo auf halber Strecke ließen dann doch Begeisterung und Energie nach. Der Garten forderte Aufmerksamkeit ein, eine neue Küche war fällig, Urlaub machen klang auch nach einer guten Idee und dann kam doch noch ein weiterer alter Porsche ins Haus, ein 356 B von 1961.

Für eine lange Zeit trat das gemeinsame Projekt „Albert“ in den Hintergrund. „Stattdessen waren wir mit dem Targa bei Ausfahrten dabei und sind damit durch halb Europa gereist. Der fuhr nämlich.“ Und tatsächlich dauerte die Schaffenspause ein paar Jahre.

Erst 2019, zwei Jahre nach dem großen Loch und dem Tiefpunkt, begann der Endspurt. „Als der Wagen zum ersten Mal wieder auf den Rädern stand, war das ein echtes Highlight“, sagt Mathias. Die dem Auslieferungszustand entsprechenden, sechs Zoll

breiten „Deep Six“-Fuchsfelgen hatte er schon Jahre zuvor im Internet aufgetrieben und anschließend beim Hersteller schleifen, lackieren und neu eloxieren lassen. Natürlich entspricht die Reifendimension heute der originalen Breite, nur optionale Stabilisatoren kamen am ansonsten unveränderten Serienfahrwerk ausnahmsweise hinzu.

10 JAHRE UND 1.250 STUNDEN

2021, nach Motivationsloch und Elfer-Krise, startete der Zusammenbau. „Der Weg war das Ziel“, sagt Michaela. „Und wenn es beim ersten Mal nicht geklappt hat, wie bei der Montage des Dachhimmels, haben wir es eben am nächsten Tag noch einmal probiert.“ Entspannt, aber konsequent wollten sie die Restaurierung angehen, der fünf Jahre zuvor gekaufte, hellgelbe 911 T Targa sollte als Back-up dienen, den Druck rausnehmen.

„Michaela dachte, wir wären nach zwei Jahren fertig, ich hatte uns drei bis vier Jahre gegeben“, sagt Mathias. Dass es am Ende zehn Jahre und 1.250 Stunden dauern würde, hatte keiner der beiden für möglich gehalten.



„Und heute müssen wir feststellen, dass wir sogar ein bisschen Berührungsängste haben – der Elfer ist einfach perfekt geworden! Man traut sich kaum, ihn aus der Garage zu holen und damit zu fahren“, sagt Michaela. Aber ein Abenteuer war Albert allemal. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Andreas Beyer / privat

WAHNSINNIG SCHÖN





103 KLASSIK 12 H
Auf **300 Exemplare limitierter** Fliegerchronograph, exklusiv erhältlich auf www.armbanduhren-online.de.
€ 3590,-

Sinn Spezialuhren in Kooperation mit ARMBANDUHREN

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

TUNING – 911 CARRERA 3.3

VERSUCHS-STADIUM

Es gab ihn als Turbo, den Sechszylinder-Boxer mit 3,3 Litern Hubraum. Aber warum eigentlich nicht als Saugmotor? Oder existierte er doch? Wir haben einen Elfer gefunden, der ab Werk mit einem 3,3-Liter-Triebwerk ausgerüstet wurde. Schöne Idee! Nur wurde leider nie ein offizielles Angebot daraus.


PORSCHE
M TR 618H


PIRELLI
P ZERO
ROSSO


205/55 ZR16

Das Rezept „Hubraum plus“ existierte schon beim 911 SC. Dessen Motor hatte bei der Präsentation zum Modelljahr 1978 gegenüber dem Vorgänger 911 Carrera 3.0 genau 20 PS eingebüßt. Und es gab viele Kunden, denen die serienmäßigen 180 PS nicht ausreichten.

Diesen half die Firma Ruf mit Umbauten auf 3,2 Liter Hubraum, die in Verbindung mit höherer Verdichtung in einer Mehrleistung von 35 PS resultierten. Rund 250 SC-Maschinen mit 215 PS verließen die Ruf-Hallen mit den von 95 mm auf 98 mm erweiterten Zylindern samt passender Kolben. Auch vom Werk selbst gab es das Angebot, mit 97-mm-Kolben und Zylindern auf 3,1-Liter Hubraum aufzustocken (s. PORSCHE FAHRER 1-2018). 210 PS leisteten diese Maschinen – es handelte sich um erste Werksleistungssteigerung für Saugmotoren.

Als zum Modelljahr 1984 der 911 Carrera 3.2 auf den Markt kam, fiel die Leistung mit 231 PS angemessen aus. Trotzdem: Wieso wurde nicht der Schritt von 3,0 auf 3,3 Liter Hubraum vollzogen? Der 911 Turbo machte es doch vor?

HUBRAUM WIE BEIM TURBO

Konstruktiv waren die Motoren des Carrera 3.2 und des 911 Turbo 3.3 eng miteinander verwandt, was sich nicht nur in der Ähnlichkeit von Kurbelwelle und Motorgehäuse zeigte. Ventilfedern, Pleuel, Pleuelbuchsen, Pleuellager und die Lagerschalen für die Kurbelwelle waren beispielsweise identisch.

Wieso musste der 911 Carrera also mit weniger Hubraum auskommen? Legte das Marketing Einspruch ein? Bestand die Gefahr, dass ein schmaler, leichter Carrera mit 3,3 Litern Hubraum dem Turbo bei den Fahrleistungen zu nahe kommen würde?

Aber es gab sie, die Sauger mit dem 0,1-Liter-Zuschlag Hubraum: Der 911 Carrera 3.2, bzw. 3.3 von Thomas Rast besitzt solch einen Motor. Zudem hat Rast seinen Wagen einer Diätkur unterzogen, die das Gewicht unter das der vom Werk angebotenen Clubsport-Variante drückte. Das Ganze ist im Grunde genommen mit vergleichsweise wenig Aufwand geglückt, so dass man sich auch hier fragen kann: Warum hat es nie eine leichte 3,3-Liter-Variante ab Werk gegeben? Warum, warum?

„ICH HABE ÜBERLEGT, OB ICH NOCH MEHR GEWICHT SPAREN SOLLTE, ETWA DURCH MAKROLON-SCHEIBEN UND KUNSTSTOFF-STOSSFÄNGER. DOCH ICH HABE DAVON ABSTAND GENOMMEN; ALLES SOLLTE SO WIRKEN, ALS WÄRE DER WAGEN DAMALS SO GEBAUT WORDEN.“

Thomas Rast

Zu Porsches Ehrenrettung ließe sich anführen: Sportliche Ableger des 911 entstanden vor dem Hintergrund, damit die Homologationsvorgaben für Rennsportversionen zu erfüllen. So war es beim 911 Carrera RS 2.7 und ebenfalls beim 964 RS gewesen. Zu der Zeit, als der 911 Carrera 3.2 vom Band lief, gab es kein Einsatzgebiet für solch ein Fahrzeug. Deshalb beließ es Porsche bei einer Clubsport-Version, die gegenüber der Serie eher verhalten modifiziert war und auch nicht mehr Leistung besaß.

Trotzdem: In der Werksreparatur entstand ein kleiner Satz von Zylindern mit Turbo-Bohrung (97 statt 95 mm) samt passender Kolben von Mahle, um ähnlich wie beim SC ein kleines Leistungsupgrade anbieten zu können. Doch dabei blieb es – eine offizielle Freigabe für das Kit gab es nicht.

KEINE OFFIZIELLE FREIGABE

Es entstand dann doch mindestens ein Exemplar, das im März 1985 an einen Arzt aus Stuttgart ging – in der Sonderfarbe Champagnergelb mit brauner Innenausstattung, seiner favorisierten Kombination. Wieso und weshalb gerade er einen Motor mit Hubraumerweiterung erhielt? Niemand weiß es. 1999 übernahm ein Porsche-Mitarbeiter den 911 Carrera 3.3.

Kurz darauf erhielt der Elfer bei Kilometerstand 200.000 eine Neulackierung sowie eine Revision des 915-Getriebes und des Triebwerks. Zum ersten Mal seit 1985 kam die Hubraumerweiterung wieder ans Licht. „Das war ganz klassisches Tuning“, fasst Thomas Rast die Arbeiten zusammen. Auf einer handgeschriebenen Liste stehen die frisierten Positionen sauber aufgelistet: Die Kolben besitzen die gleiche Form wie die Serie, fallen wegen der Zylinderbohrung von 97 statt 95 mm (Serie) größer aus. Außerdem haben die Zylinder anders als beim Standardmotor eine Nut für eine Fußdichtung.

Die Verdichtung liegt bei 10,0 : 1, die Nockenwellen stammen heute vom 964 Cup/RS. Auch die Ventile wurden erneuert, auf der Einlassseite sitzen nun leichtere Exemplare aus dem 911 Carrera 3.2 Clubsport. Neue Pleuel mit einem Gewichtsunterschied von weniger als einem Gramm kamen hinzu, die Kurbelwelle wurde feingewuchtet und poliert, Kurbelgehäuse, Zylinderköpfe und Ansaugbrücke bearbeitet, um Strömung und Gaswechsel zu optimieren. Der Datensatz im Steuergerät wurde auf die Modifikationen angepasst. Insgesamt dauerte der Motoraufbau rund 100 Stunden – etwa doppelt so lange wie bei einem Serienmotor.

Der Innenraum blieb weiterhin unverändert. Erst als der Wagen 2005 zu Thomas Rast kam, wurde auch er aufgearbeitet und modifiziert. „Ich habe sicher rund ein Jahr gesucht, immer wieder Fahrzeuge angeschaut und verglichen. Doch entweder waren sie zu teuer oder der Zustand zu schlecht." Schließlich bekam er einen Tipp, dass ein Arbeitskollege bei BMW seinen 911 verkaufen wolle und ließ sich ein Bild schicken. „Da sagte ich spontan: Niemals, ich kaufe mir keinen gelben Porsche."

Dann sah er den 911 ein paar Wochen später durch einen Zufall in natura auf einem Treffen. „Er hat mich spontan begeistert und auch die Farbe sah viel schöner aus als auf den Bildern. Dazu kam der besondere Motor. Ich bin eine Runde gefahren und da war mir klar: Ich will den Wagen haben." So nahm es Thomas Rast auch hin, dass er seinen Etat für den Porsche-Kauf noch einmal aufstocken musste. „Der Wagen war ideal für mich. Dinge wie Lack und Technik, mit denen ich mich selber schwergetan hätte, wurden schon gemacht. An den Innenraum dagegen habe ich mich dann herangewagt."

Thomas Rast schwebte immer vor, so etwas wie einen 911 Carrera 3.2 Clubsport zu besitzen oder aufzubauen. Nun ging er daran, seinen Porsche nach seiner Vorstellung zu verfeinern. „Dabei habe ich mich auch immer gefragt: Wie würde Porsche dabei vorgehen?" Die Seriensitze wichen einem Satz Recaro-Pole-Position. Er ließ sie braun mit grün-weiß gemusterten Stoffmittelbahnen aus dem 911 Turbo 3.0 beziehen. Die Teppichfarbe blieb braun. „Die Schnittmuster dafür hat mir meine Schwester gemacht."

MODIFIZIERTES TUNING-PAKET

Die schweren Dämmmatten unter den Rücksitzen und im Motorraum wurden entfernt. Dafür setzte Thomas Rast einen Matter-Überrollbügel, eine Domstrebe und RS-Türtafeln ein. Um weiter Gewicht zu sparen, baute er das Heizungsgebläse im Motorraum aus, ebenso das Radio, die Uhr und die Notsitze hinten. Vorne kam eine Bugschürze von einem 911 SC ohne Nebelleuchten hinzu. Er lochte die Halter für die Motorhaube. Kleines Detail: Das Momo-Lenkrad wurde im April 1985 gebaut, passend zum Baujahr des Wagens. „Das sind Sachen, die mir gefallen. Alles sollte so wirken, als wäre der Wagen damals so gebaut worden."

1.205 kg bringt der Wagen nun vollgetankt auf die Waage. „Ich habe eine Zeit lang überlegt, ob ich noch mehr Gewicht sparen sollte, etwa durch Makrolon-

Innen modifiziert: Nachgerüstete Recaro-Sitze ein Momo-Lenkrad von 1985.
Die fehlende Rücksitzanlage (l.) und Uhr (r.) sparen Gewicht.





Scheiben und Kunststoff-Stoßfänger. Doch ich habe davon Abstand genommen, es ist ja kein Wagen für die Rennstrecke.“ Deshalb blieben auch die elektrischen Fensterheber im Auto, ebenso das Schiebedach.

100.000 Kilometer sind seit dem Umbau vergangen und der Motor zeigt immer noch, wie gut er im Futter steht. 39 Grad Außentemperatur in der Sonne sind alles andere als Idealbedingungen für eine Messung. Trotzdem ermittelten wir mit unserem Insoric-System 257 PS bei 6.300/min und 309 Nm bei 5.180/min. Auch wenn die Messungen auf die Umgebungsbedingungen korrigiert werden, bei Temperaturen um die 20 Grad fühlen sich luftgekühlte 911-Motoren deutlich wohler. Dann dürfte sich das Ergebnis zwischen 260 und 265 PS einpendeln. Das ist ein sehr guter Wert. Beliebt sind Umbauten auf 3,4 Liter Hubraum und solche Motoren bringen in Verbindung mit den Seriennockenwellen meist um die 250 PS auf den Prüfstand.

911 Carrera 3.3

Motor: luftgekühlter ohc-Boxermotor Typ M930/20
Zylinder: 6
Bohrung x Hub: 97 x 74,4 mm
Hubraum: 3.299 cm³
Leistung: 257 PS bei 6.300/min
Drehmoment: 309 Nm bei 5.180/min
Verdichtung: 10,0 : 1
Gemischaufbereitung: Bosch Motronic
Kraftübertragung: Hinterradantrieb
Getriebe: Sechsgang-Schaltgetriebe Typ G915/72
Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Fahrwerk: Einzelradaufhängung mit Dämpferbeinen und Querlenkern, Drehstäbe, Einrohr-Gasdruckdämpfer, Stabilisator (vorn), Einzelradaufhängung an Schräglenkern mit Drehstäben, Einrohr-Gasdruckdämpfer, Stabilisator (hinten)
Bremsen: innenbelüftete Scheiben 282,5 x 24 mm (vorn), 290 x 24 mm (hinten)
Radstand: 2.272 mm
L x B x H: 4.291 x 1.652 x 1.300 mm
Räder/Reifen: 7 J x 16 mit 205/55 ZR 16 (vorn), 8J x 16 mit 225/50 ZR 16 (hinten)
Leergewicht: 1.205 kg
Zul. Gesamtgewicht: 1.500 kg
Höchstgeschwindigkeit: ca. 255 km/h
Beschleunigung 60–200 km/h: ca. 19,4 s
Tankinhalt: 80 Liter



Außen unverändert: Thomas Rasts Carrera 3.3 gibt sich nicht als WLS-Version zu erkennen. Breitere Räder ja, aber kein 3.3 auf dem Motordeckel.



Auch das Fahrwerk entspricht nicht mehr der Serie. Es ist in PU-Buchsen gelagert, dazu kommen dickere Torsionsstäbe, Turbo-Spurstangen und Bilstein-Gasdruckstoßdämpfer wie beim Turbo, aber in einer etwas anderen Auslegung. „Nachdem schon zu einem früheren Zeitpunkt die hinteren Stoßdämpfer durch RUF-Dämpfer ersetzt wurden, fertigte mir Bilstein auch für vorne ein angepasstes Paar mit RUF-Abstimmung an."

SPÜRBAR BESSERER ANTRITT

Zusammen mit dem niedrigeren Gewicht ergeben sich deutlich bessere Beschleunigungswerte. Ein serienmäßiger Porsche 911 Carrera 3.2 mit 231 PS kommt in 23,5 Sekunden von 60 auf 200 km/h. Wir ermittelten auf unserer Stammstrecke 19,4 Sekunden. 19 Sekunden sind realistisch, wenn es kühler ist und sich das 915-Getriebe etwas weniger hakelig gibt. Die Spitze dürfte sich bei fast 255 km/h (Serie 245 km/h) einpendeln. Doch ohne Front- und Heckspoiler ist das kein Bereich, in dem man sich mit dem Wagen wohlfühlen dürfte.

Damit nähert sich der modifizierte 911 Carrera 3.2 ein gutes Stück dem Turbo-Niveau. Einen Porsche 930 3.3 Turbo mit Vierganggetriebe haben wir mit 17,2 Sekunden für 60 auf 200 km/h gemessen. Mit 260 km/h ist er auch noch eine Spur schneller. Ganz klar: Das brachiale Beschleunigungsgefühl des auch deutlich schwereren und luxuriöseren Turbos fühlt sich ganz anders an. Zahlen sagen nicht alles.

Sollte man vier Jahrzehnte nach dem Bau dieser Wagen noch solche Diskussionen führen? „Es ist nicht so, dass ich im Alltag einem serienmäßigen 911 Carrera 3.2 locker davonfahre. Bei Strecken im Gebirge merke ich aber schon, dass er besser antritt." So groß sei der Sprung vom Carrera 3.2 zum Carrera 3.3 nicht. Die modifizierte Maschine gibt sich insgesamt vitaler und eine angenehme Spur kräftiger, so dass sich in Verbindung mit der Gewichtserleichterung ein spürbar anderes Fahrgefühl einstellt.

Ein Basiskonzept mit überschaubarem Aufwand zu verändern und ihm dadurch einen anderen Charakter zu geben, damit begann Porsche erst mit dem Nachfolger 964. Von ihm gab es viele Karosserievarianten, kombiniert mit Allrad- und Heckantrieb. Das setzte sich fort: Mit dem 993 war auch das Thema Werksleistungssteigerung bei Saugmotoren Teil der Preisliste.

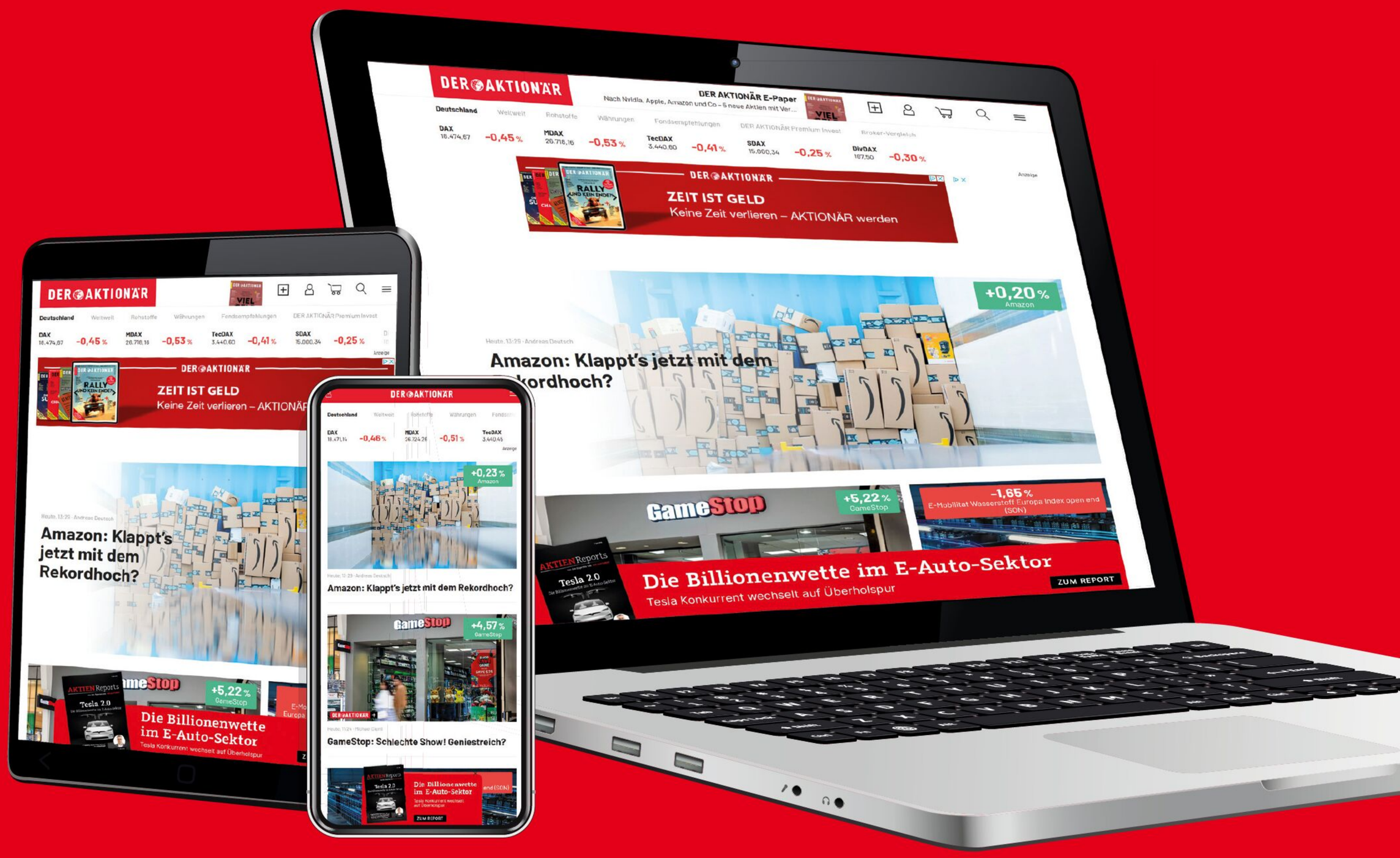
FAZIT

Ein Kit ab Werk mit 3,3 Litern Hubraum und einer moderat sportlicheren Nockenwelle für den Porsche 911 Carrera 3.2 wäre schon zu Produktionszeiten sicher ein Erfolg gewesen und hätte auch dem Turbo keine Konkurrenz gemacht. Heute weiß man bei Porsche, wie vielfältig sich das Thema 911 spielen lässt. ◀

Text und Fotos: Tobias Kindermann

IMMER AM PULS DER MÄRKTE MIT

DER AKTIONÄR



www.deraktionaer.de

+ Rund um die Uhr aktuelle Tipps, Analysen und Einschätzungen zu Aktien, Unternehmen und Börse
+ Wichtige Indizes, Aktienkurse und Märkte im Blick
+ Persönliche Watchlists anlegen mit kostenlosem Kundenkonto

Hier scannen und
DER AKTIONÄR besuchen

DER AKTIONÄR

HAPPY END – 911 CARRERA 3.2

GENERAL MOTORS

Dieser 911 Carrera 3.2 steht, er muss gar nicht fahren. Seinem Besitzer reicht es schon, dass er einfach nur da ist. Und dass dieser Elfer eine besondere Geschichte transportiert, die über Umwege bis in seine eigene Vergangenheit zurückreicht.

Es ist alles noch da. Die Wachsstiftmarkierung des Spediteurs Heinrichs Logistics, die das Datum des Transports bestätigt: 16. April 2021. Der Vier-Sterne-Sticker auf der Frontscheibe, den man ohne Wissen um den Vorbesitzer für irgendetwas halten könnte. Die Flugzeugaufkleber auf den Scheiben links und rechts, das US-Kennzeichen aus dem Bundesstaat Colorado von 2020, das bei näherem Hinsehen eine deutliche Sprache spricht: SPACE 01. Nummer 1, ganz oben. The Sky is the Limit.

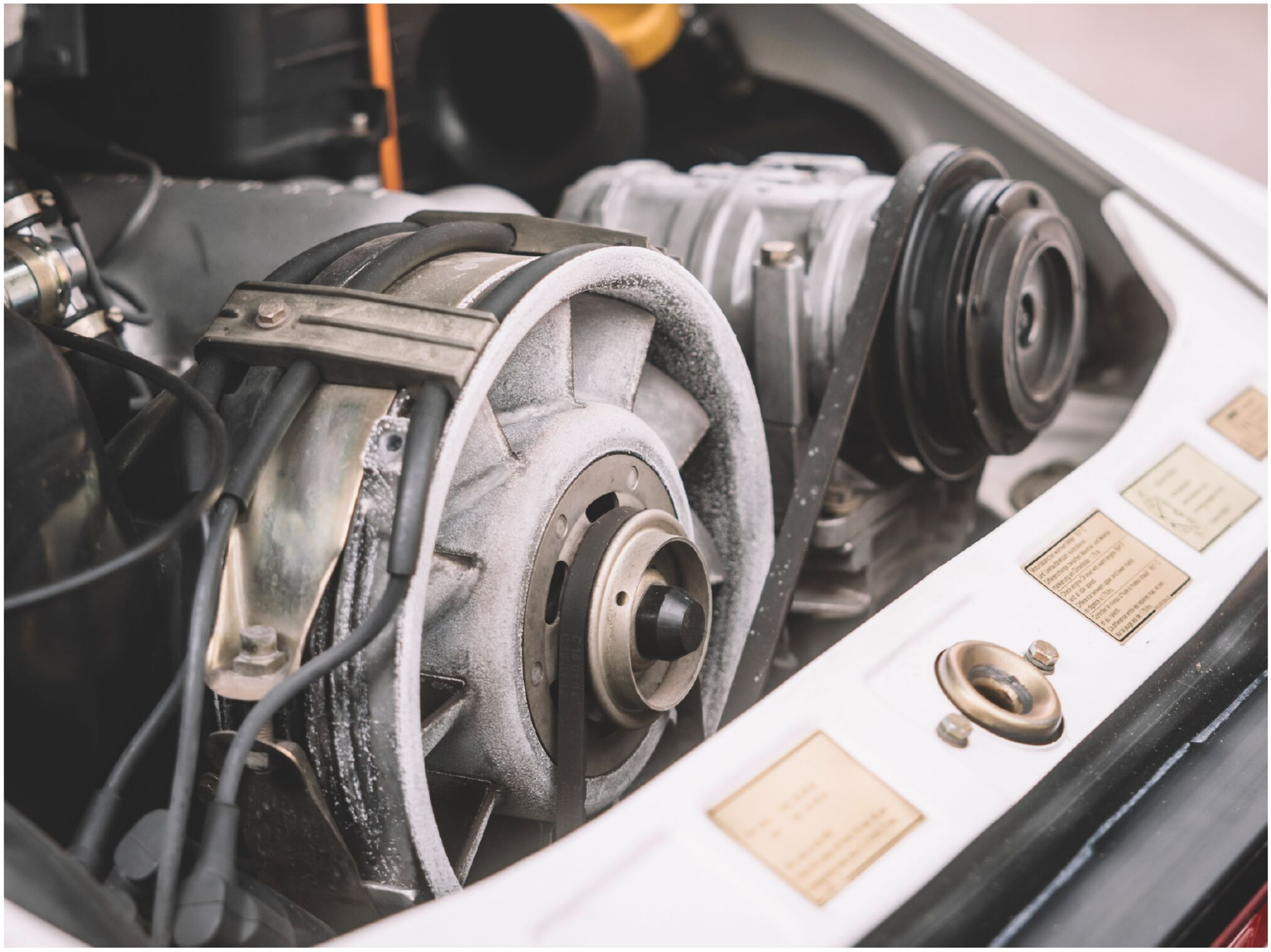
Was klingt am Ende unwahrscheinlicher? Dass dieser 911 Carrera 3.2 im klassischen Grandprix-Weiß, mit 80.000 Meilen auf dem Tacho gerade einmal gut eingefahren, seit über drei Jahren so behütet wie reglos in einer unscheinbaren Garage steht oder dass zwischen dem letzten und dem aktuellen Besitzer eine Verbindung besteht, die ein halbes Jahrhundert zurückreicht?

Sein Vater Benjamin G. Cooper und General Donald J. Kutyna hätten als Piloten der U.S. Air Force zur gleichen Zeit im Vietnam-Krieg gedient, könnten sich in dieser Zeit sogar über den Weg gelaufen sein, sagt Jens Cooper. Unwahrscheinlich sei das nicht. Aber davon wisse er selbst erst seit ein paar Jahren. „Ich suche, ich liebe Zusammenhänge“, sagt Cooper und zeigt auf den runden Esstisch an dem wir sitzen. Der gehörte früher einmal dem ehemaligen GM-Designer und späteren Porsche-Designchef Anatole Lapine – aber das ist eine andere Geschichte.

Opel, Porsche, Kutyna, 911. Nicht alles, aber doch vieles hänge zusammen. Dabei sei die Bekanntschaft zwischen dem gelernten Werkzeugmacher Jens Cooper und dem Vier-Sterne-General Donald Kutyna eigentlich purer Zufall gewesen.




1
Carrera
SPACE01
COLORADO



OPEL, PORSCHE, KUTYNA, 911, DAS NUMMERNSCHILD SPACE 01 – NICHT ALLES, ABER DOCH VIELES HÄNGT BEI DIESER GESCHICHTE ZUSAMMEN.

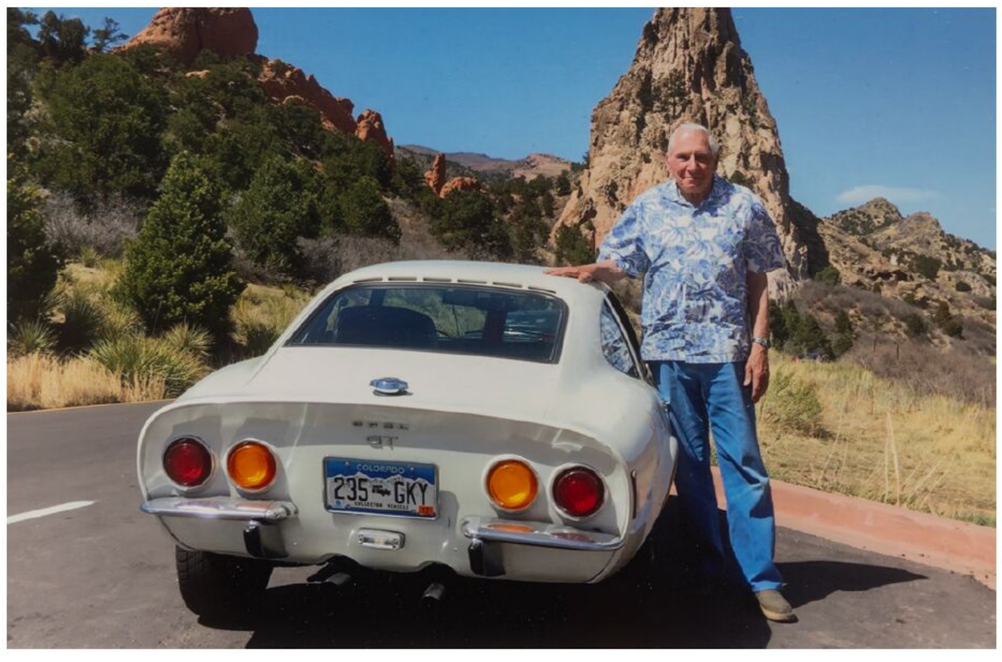












Flugzeuge, Präsidenten, Autos: Das bewegte Leben des Vier-Sterne-Generals Donald J. Kutyna böte genug Stoff für einen Hollywood-Film.

Ein groß angelegtes Buchprojekt zum 50. Geburtstag des Opel GT führte das Autorenduo Harald Hamprecht und Jens Cooper 2017 in die USA. Als Werkstattkoordinator der einige hundert Fahrzeuge umfassenden Sammlung von Opel Classic in Rüsselsheim war Coopers Expertise gefragt – sowohl als Mann vom Fach wie auch als Sammler klassischer Opel.

KONTAKT ÜBER BUCHPROJEKT

Keine Dienstreise, sondern eine private Tour im Vorfeld des großen Jubiläums sei es gewesen. Der Kontakt zum General kam über einen anderen Sammler in den USA zustande. „Für Interview und Fotos haben wir Kutyna besucht, der zu diesem Zeitpunkt drei Opel GT besaß."

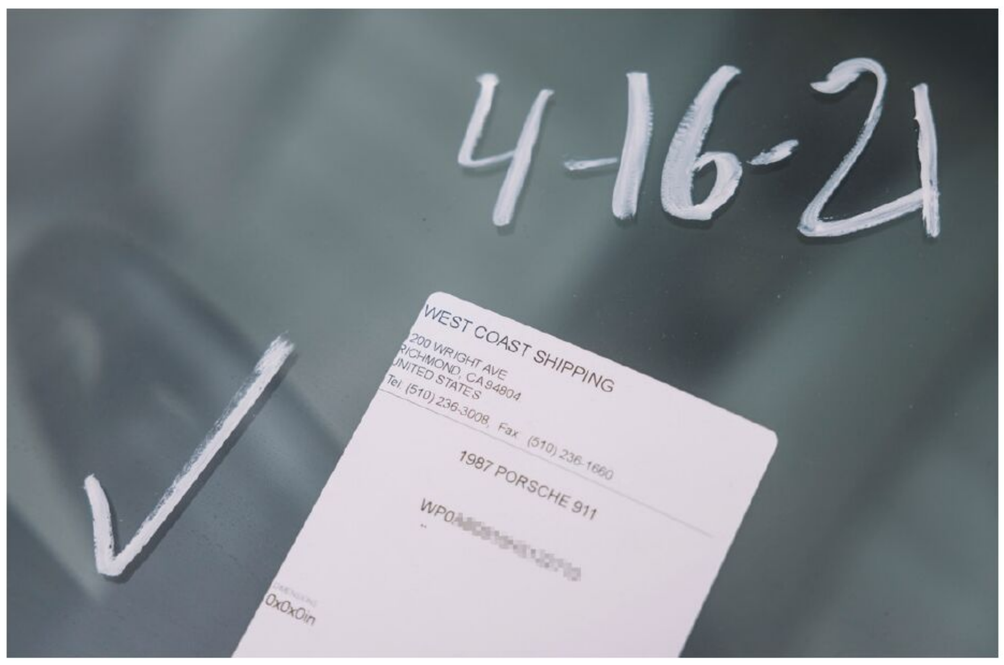
Die Frage, warum einer der höchstdekorierten US-Militärs lieber einen kleinen, sportlichen Opel fahre, wenn es auch Cadillac oder Lincoln, Ferrari oder Lamborghini hätten sein können, ließ sich nicht abschließend klären, aber es hing wohl auch mit der intimen, Jet-ähnlichen Enge des Cockpits und dem filigranen Design des Sportwagens zusammen. Der Kontakt blieb bestehen, und als Kutyna sich später von zweien der drei GT trennte, erhielt Jens Cooper den Zuschlag.

„Nur Fliegen ist schöner", lautete der zum geflügelten Wort gereifte Werbeslogan des Opel GT. Und wer hätte das besser beurteilen können als Donald Joseph Kutyna? Als Kampf-, Bomber- und Testpilot flog der 1933 in Chicago geborene Kutyna – sein Name geht auf einen polnischen Großvater zurück – 25 verschiedene Flugzeuge, absolvierte am Massachusetts Institute of Technology (MIT) ein Luft- und Raumfahrtstudium, war Teil des Space Shuttle Programms der NASA, für die Ausbildung von Astronauten zuständig, Chef des Weltraumkommandos der U.S. Air Force, Berater von Präsidenten, eingebunden in die atomare Abrüstung und vieles mehr. „Ein Leben wie ein Hollywood-Film", sagt Jens Cooper.

Ob es die Air-Force-Vergangenheit des eigenen Vaters, das technische Know-how im Umgang mit klassischen Opel, persönliche Bande oder eine Mischung aus allem waren, die Cooper zum Käufer der zwei GT werden ließen, könne er gar nicht sagen. „Er bat mich um ein Angebot für die beiden Autos und hat




MILES
KM/H
MPH


4-16-21
WEST COAST SHIPPING
200 WRIGHT AVE
RICHMOND, CA 94804
UNITED STATES
Tel. (510) 236-3008, Fax. (510) 236-1660
1987 PORSCHE 911


USAF



meine Offerte für angemessen befunden. Fertig. Er hatte aber wohl auch die Sorge, dass jemand anderes die Autos umbauen oder modifizieren würde."

Zuhause reihte Jens Cooper die beiden weißen Opel GT in die eigene Sammlung ein, zu der auch Diplomat A, Kapitän, Rekord C Sprint, Commodore A GS/E oder Kadett B Caravan gehören – und dachte lange über das andere Auto in der großräumigen Garage in Colorado nach.

OPEL GT FÜR DIE SAMMLUNG

„Als wir ihn besuchten, stand neben den drei Opel GT auch ein 911 in der Garage." Den Carrera 3.2 von 1987 – mit dem weißen Lack und den passend lackierten Felgensternen, der hellen Lederausstattung in der Farbe „Leinen", mit Stahlschiebedach und Klimaanlage vom Look ein 911 aus einem sonnigen Bundesstaat – hatte der General der Erstbesitzerin abgekauft, gefahren und gepflegt. „Jetzt waren Verwandtschaft und Nachbarschaft an ihm dran, für den Fall, dass er den Porsche mal verkaufen wolle", sagt Jens Cooper.

Ein Elfer der G-Serie sei für ihn immer ein Traumwagen gewesen. „Vermutlich gibt es niemanden, der ihn nicht gut findet. Als der Wagen neu war, war ich gerade 20 – da schien so ein Auto unerreichbar. Ich fand die Farbkombination seines Elfers perfekt, auch dass es ein Coupé war. Targa oder Cabriolet haben mich nie interessiert", erklärt Cooper seine Gedankengänge.

„Ich habe Kutyna gesagt, dass ich an dem 911 interessiert sei. Zwei Jahre später kam die Nachricht, ich könne den Wagen haben: ‚Jens, I´m ready to sell the 911'."

SEIT DEM TAG DER ANLIEFERUNG VOR RUND DREI JAHREN PARKT DER 911 CARRERA 3.2 AUS ÜBERSEE UNVERÄNDERT IN DER GARAGE. DIE REIFEN HABEN DRUCK, DIE BATTERIE IST GELADEN, ABER DAS AUTO STEHT.



„WARUM AUSGERECHNET ICH DEN WAGEN KAUFEN DURFTE, WEISS ICH BIS HEUTE NICHT. IM EMPFINDE ES IMMER NOCH ALS PRIVILEG. KAUF UND BESITZ DES 911, FÜR MICH IST DAS HOCH EMOTIONAL.“



Was wie ein Angebot klingt, dass niemand ablehnen würde, ließ Cooper zuerst zögern. „Ich fliege nicht gern und ich bin eigentlich Opel, durch und durch. Aber die Verbindung aus Auto und Besitzer fand ich faszinierend.“ Erst als ihm seine Schwester ein Flugticket in die Hand drückte, stieg Jens Cooper ins Flugzeug nach Colorado. General Kutyna, heute 90 Jahre alt, hatte den Käufer seiner beiden geliebten Opel GT nach Hause eingeladen.

BESUCH IN COLORADO SPRINGS

„Beim Blick aus dem Fenster sah man den Pikes Peak“, sagt Cooper noch immer beeindruckt. „Er hat mir anhand von Modellen die Technik des Space Shuttle erklärt und wie es zum dem Challenger-Unglück kam. Wir haben sogar die Airbase besichtigt, wo er früher Oberkommandierender war.“ An einem Ort, den niemand ohne vorherige Kontrolle betreten dürfe, habe sich beim Anblick des Opel GT der Schlagbaum gehoben und die Wachmannschaft salutiert.

Auch der Kauf, oder besser die Weitergabe des Elfers, sei wie beim letzten Mal gelaufen. „Ich sollte ein Angebot machen. Also habe ich ihm einen Kaufpreis genannt, und er hat ihn akzeptiert. Geschenkt gab es nichts“, sagt Jens Cooper, dem noch heute beim Gedanken daran ein Schauer über den Rücken läuft.

„Warum ausgerechnet ich den Wagen kaufen durfte, weiß ich bis heute nicht. Er konnte sich den Käufer aussuchen, aber am Ende bin ich es geworden. Im empfinde das immer noch als Privileg. Kauf und Besitz des 911, für mich ist das hoch emotional.“

Und trotzdem steht der 911 Carrera 3.2 seit dem Tag der Anlieferung aus Übersee unverändert in der Garage. Natürlich, die Reifen haben Druck, die Batterie ist geladen und an dem nachgerüsteten, neuzeitlichen MOMO-Schaltknauf stört sich Jens Cooper seit drei Jahren. „Ich will den Wagen erhalten, wie er ist. Die Geschichte dahinter bewahren – und natürlich auch irgendwann damit fahren. Ein bisschen fühlt es sich immer noch an wie ein unerwartet wahr gewordener Traum.“ Aber noch reicht es, dass des Generals 911 Carrera 3.2 einfach nur da ist. Noch. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Roman Rätzke

Finde auf **Ferdineo.com** Deinen TRAUM**PORSCHE**

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

Jetzt Porsche finden auf

Ferdineo.com

VÖLLIG **NEU!**



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

Ferdineo®

unterstützt von PFF

- Anzeige -

- Anzeige -

Modellauto-Neuheiten präsentiert von ck-modelcars

Zu den Modellen:

Jota Porsche 963



Beim 100-jährigen Jubiläum der 24 Stunden von Le Mans 2023 beeindruckte das britische Team Jota mit seinem privateingesetzten Porsche 963 in der spektakulären Anfangsphase. Das von Antonio Félix da Costa, Will Stevens und Ye Yifei gesteuerte Hypercar brillierte sogar mit Führungsrunden, ehe letztgenannter Chinese ausgerechnet in den Porsche-Kurve in die Streckenbegrenzung einschlug. Der 40. Gesamtplatz als letztes gewertetes Auto war zwar enttäuschend, doch die Gunst der Fans hatte der Kunden-Porsche des vormals in der LMP2-Klasse erfolgreichen Teams schon längst gewonnen. Das lag vor allem am markanten Design, das erstmals beim vorangegangenen Langstrecken-WM-Rennen in Spa-Francorchamps für Furore gesorgt und die Vorfreude auf das Le Mans-Jubiläum nochmal gesteigert hatte. Spark bietet den Publikumsliebling vom Hertz Team Jota bei ck-modelcars als aus Resine hergestellte Modelle in zwei Maßstäben an. Die Variante in 1:43 ist auf 1.500 Stück begrenzt. Im Maßstab 1:18 ist das Modell des Porsche 963 auf nur 700 Stück limitiert und wird noch dazu mit einer Porsche Werks Umverpackung und einer Vitrine ausgeliefert.

Porsche 963 #38 24h LeMans 2023 Hertz Team Jota 1:18 Spark, 349,95 €, Art-Nr.: WAP0215030R963
Porsche 963 #38 24h LeMans 2023 da Costa, Stevens, Yifei 1:43 Spark, 89,95 €, Art-Nr.: WAP0205030R963

Porsche 911 RSR



Ein „Filmstar" und eine „Rennsau" für das Sammlerregal – das bietet Ixo im Maßstab 1:18 an. Gleich zwei Porsche 911 RSR, die aus der Geschichte des 24-Stunden-Rennens von Le Mans nicht mehr wegzudenken sind, bestechen durch höchste Detailgetreue. Der aus der von Michael Fassbender produzierten Serie „Road to Le Mans" bekannte Porsche 911 RSR mit der Startnummer 93, pilotiert von Matt Campbell, Zacharie Robichon und Fassbender selbst, zeigt sich in Mattgrün mit auffälligen hellgrünen und orangefarbenen Akzenten entlang der Seitenschweller und des Dachs. Für Fans des deutsch-irischen Filmstars, der in Filmen wie X-Men oder Inglourious Basterds mitgespielt hat, ist der Bolide aus dem Jahr 2022 ein absolutes Muss. Vier Jahre zuvor gewann Porsche die LMGTE-Klasse mit Michael Christensen, Kévin Estre und Laurens Vanthoor. Ihr 911 RSR durfte im Jahr 2018 als Hommage an den Porsche 917/20 aus den 70er Jahren erneut das Design von Künstler Anatole Lapine tragen. Das „Pink Pig" zeigt vom Rüssel über die Schulter bis zur Haxe alle Schweineeinzelteile in Metzgermanier und ist eines der bekanntesten Art-Cars überhaupt.

Porsche 911 (991) RSR #92 Sieger LMGTE-Klasse 24h LeMans 2018 Pink Pig 1:18 Ixo, UVP 79,95 €, Art.-Nr.: LEGT18003
Porsche 911 RSR-19 #93 24h LeMans 2022 Proton Competition 1:18 Ixo, UVP 79,95 €, Art.-Nr.: LEGT18-23031

Dauer Porsche 962



In der Langstrecken-WM 2024 sorgt Proton Competition für eine Renaissance des FAT Turbo-Designs, mit dem der Dauer 962 LM 30 Jahre zuvor die 24 Stunden von Le Mans gewonnen hat. Beim Langstreckenklassiker im Jahr 1994 siegte der ehemalige Porsche 962 durch ein Schlupfloch in den Regularien. Statt der Gruppe C-Prototypen sollten fortan seriennähere Autos in Le Mans antreten. Ein einziges straßentaugliches Fahrzeug genügte für die Homologation einer Rennvariante. Das machten sich Porsche und der Unternehmer und Rennfahrer Jochen Dauer zunutze. Dauer hatte bereits Anfang der 90er Jahre einige Porsche 962-Chassis gekauft und in straßenzugelassene Supersportwagen umgewandelt. Für die 24 Stunden von Le Mans wurde daraus wiederum eine Rennvariante abgeleitet – mit Erfolg. Hurley Haywood, Yannick Dalmas und Mauro Baldi gelang der Sieg. Auch der zweite Dauer-Porsche schaffte es mit Hans-Joachim Stuck, Danny Sullivan und Thierry Boutsen hinter dem ersten Toyota auf das Podium. Beide Dauer 962 LM sind in ihren unterschiedlichen Designs als Modelle von WERK83 im Maßstab 1:18 exklusiv bei ck-modelcars erhältlich.

Dauer Porsche 962 #36 Winner 24h LeMans 1994 Dalmas, Haywood, Baldi 1:18, UVP 69,95 €, Art-Nr.: W18005001
Dauer Porsche 962 #35 3rd 24h LeMans 1994 Stuck, Sullivan, Boutsen 1:18, UVP 69,95 €, Art-Nr.: W18005002

- Anzeige -

- Anzeige -

Porsche 917K



Die Le Mans-Ausgabe von 1970 war in vielerlei Hinsicht geschichtsträchtig, denn Porsche realisierte seinen ersten Gesamtsieg beim Langstreckenklassiker. Fünfeinhalb Jahrzehnte später sind die Zuffenhausener unangefochten der erfolgreichste Hersteller an der Sarthe. Der Premierenerfolg gelang Hans Hermann und Richard Attwood. Ihr rot-weißer Porsche 917 war kein Werkswagen, sondern stammte von Louise Piëch, der Tochter von Ferdinand Porsche, und ihrer Salzburger Porsche Holding. Der radikal gebaute Rennprototyp sorgt heute noch für Begeisterung. Gleiches gilt für einen anderen 917, der im Zuge des Rennens nicht zum Hauptdarsteller auf dem Podium, sondern auf der Leinwand wurde. Der in den Gulf-Farben gehaltene Porsche mit der Startnummer 20 wurde zum Star in Steve McQueens Film zu den 24 Stunden von Le Mans. Dass das von Jo Siffert und Brian Redman gesteuerte Auto in Führung liegend ausfiel, hat den Ruhm des blau-orangenen 917 bis heute in keiner Weise beeinträchtigt. Die beiden von Modellhersteller WERK83 originalgetreu nachgebildeten Porsche sind im Maßstab 1:18 bei ck-modelcars erhältlich.

Porsche 917K #23 Sieger 24h LeMans 1970 Attwood, Herrmann 1:18 WERK83, UVP 69,95 €, Art-Nr.: W1802601
Porsche 917K #20 24h LeMans 1970 Siffert, Redman 1:18 WERK83, UVP 69,95 €, Art-Nr.: W1802604, Porsche 917K #22 Art-Nr.: W1802602

Porsche 963



Porsche gewann die legendären 24 Stunden von Le Mans 1976 und 1977 mit dem 936 im markanten Martini-Design. Auch wenn das Auto recht eilig und mit Komponenten der Vorgänger entwickelt worden war, triumphierten Jacky Ickx und Gijs van Lennep 1976 dominant mit elf Runden Vorsprung und sorgten für den ersten Le Mans-Sieg mit Turbomotor. 1977 brillierte der 936 in den Händen von Jacky Ickx erneut. Nachdem sein ursprüngliches Auto bereits ausgeschieden war, wurde der Belgier als dritter Fahrer im Schwesterauto von Jürgen Barth und Hurley Haywood rekrutiert und steuerte den seit einer Reparatur hinten liegenden Porsche über Nacht wieder an die Spitze. Trotz eines Zylinderschadens in der Endphase gelang der Sieg nach zwei Schlussrunden in langsamer Fahrt. Mit dem erneuten Triumph an der Sarthe sicherte sich der Belgier seinen vierten Gesamtsieg beim Langstreckenklassiker. In Zusammenarbeit mit ck-modelcars sind die beiden Porsche 936 im legendären Martini-Design originalgetreu im Maßstab 1:18 von WERK83 erhältlich.

Porsche 963 #20 Sieger 24h LeMans 1976 Ickx, van Lennep 1:18 WERK83, UVP 79,95 €, Art.-Nr.: W18011001
Porsche 963 Martini Racing #4 Sieger 24h LeMans 1977 Ickx, Barth, Haywood 1:18 WERK83, UVP 79,95 €, Art.-Nr.: W18020001

Porsche 919 Hybrid



Mit dem 919 Hybrid ging Porsche ab 2014 neue Wege in Sachen Rennwagen-Entwicklung. Das komplexe Fahrzeug verfügte sowohl über einen Zwei-Liter-V4-Verbrennermotor, der die Hinterachse mit 500 PS antrieb, als auch über einen Elektromotor, der zusätzliche 400 Pferdestärken auf Abruf an die Vorderachse leitete. Zum Auto passend wurde ein Team aus Top-Piloten als Werksfahrer verpflichtet. Drei Jahre in Folge konnte Porsche mit dem 919 so den Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans einfahren. Im Jahr 2016 gelang Neel Jani, Marc Lieb und Romain Dumas im schwarzen-weißen 919 der Triumph nach dem tragischen Ausfall des führenden Toyota kurz vor Schluss. Im darauffolgenden Jahr ereignete sich für Timo Bernhard, Brendon Hartley und Earl Bamber ein echter Krimi. Nach langer Reparatur fand sich das Team auf Gesamtrang 56 mit 18 Runden Abstand zum Führenden wieder, schaffte es am Ende aber trotzdem, den überlegenen Porsche 919 Hybrid zum Sieg zu fahren. In Zusammenarbeit mit ck-modelcars sind die drei Siegerfahrzeuge originalgetreu im Maßstab 1:18 vom Label Ixo erhältlich.

Porsche 919 Hybrid #19 Winner 24h LeMans 2015 Bamber, Tandy, Hülkenberg 1:18 Ixo, UVP 79,95 €, Art-Nr.: IXOSP919-1804
Porsche 919 Hybrid #2 Sieger 24h LeMans 2016 Lieb, Dumas, Jani 1:18 Ixo, UVP 79,95 €, Art-Nr.: SP919-1823
Porsche 919 Hybrid #2 Sieger 24h LeMans 2017 Bernhard, Hartley, Bamber 1:18 Ixo, UVP 79,95 €, Art-Nr.: IXOSP919-1816

Shipment worldwide

www.ck-modelcars.de

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

TRUSTED SHOPS
Sehr gut, 4.94/5.00
von über 2.000 Kunden bewertet



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



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



BIETE



Porsche 911 Carrera 3.0 Satz Instrumente, passend für alle G-Modelle, VDO-generalüberholt, Tacho genullt 300 km/h, Zierringe + Gläser neu, neuwertiger Zustand, € 2.190,00, Tel.: 0162-3661816



Porsche 911 / 912 H4 BOSCH Scheinwerfer gelb mit Chromring, passend für F- und G-Modelle (auch 964 ohne LWR), neu und unbenutzt, Teilenummer 1305614005, Satz € 790,00, Tel.: 0162-3661816



Porsche 964 original Cup I Felgen 7 und 9 x 17 Zoll, VB 2850 €. Tel. 01718246350



Rarität: **Porsche 911 RUF CTR Drehzahlmesser** mit 8.000 UPM/ RPM, passend für alle G-Modelle mit HKZ, VDO-generalüberholt, Ring + Glas neu, deswegen neuwertiger Zustand, € 990,00, Tel.: 0162-3661816



Porsche 911 Tacho mechanisch, 300 Km/h, 6/76, überholt , Teile Nr. 911 641 530 00 VB 850 €. Tel. 01718246350

Porschefreunde Bergisches Land

12 Jahre Porschefreunde Bergisches Land! Willkommen in unserer Porsche-Gemeinschaft zu netten PS-Gesprächen, Treffen und Ausfahrten. www.porschefreunde-bergischesland.de / Facebook / Instagram / YouTube

Carrera 964-993 bis zu 600 PS/700 Nm
TTP-System LOTEC Biturbonachrüstung
inkl. Motorüberholung u. TÜV mit H-Kennz.
www.t-t-p.de 08061/36666



SUCHE

Suche **Porsche 997 S** Coupe oder Cabrio
Tel. 01718246350

Suche für Porsche 997 MK I, **Carrera Sport Rad Felgen** in der Größe 8,5J x 19 ET55 und 11,5J x 19 ET67.
Tel. 01718246350

Buchtipp

Armbanduhren Spezial ROLEX
122 Seiten, 230 x 297 mm, Softcover,
ISBN: 978-3-96664-762-5, € 12,90
www.heel-verlag.de

TTP Automotive GmbH
Turbo Technik Pletz
Porsche Motorüberholung
986/987 996/997
Zuverlässige Technik durch Vollstahlbuchsen und Schmiedekolben. Auf Wunsch Hubraumerweiterung mit Mehrleistung - ohne Mehrkosten!
TÜV-Eintrag und Abholservice
www.t-t-p.de 08061/36666

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

MARTINI RACING
ORIGINAL COLLECTION
Jackets, Shirts, Accessoires
order online: maxpart-racing.de

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

Steuergerät defekt?
ABS Steuergerät A25
ABS Steuergerät A50
Motorsteuergerät M15
Grundmodul G12
Verdecksteuergerät V03
Wir reparieren! 30 Jahre Erfahrung mit Porsche Fahrzeugelektronik
RH Electronics
RH Electronics • Hauptstraße 18 • 82285 Hattenhofen
Telefon +49 (0)8145 99 76 50 • www.rhelectronics.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
art wheels

BOTT FAHRZEUGTECHNIK
www.bott-fahrzeugtechnik.de
www.bott-parts.de
Getriebeüberholungen 901, 914, 915, 930, G50, Sportomatic
CNC gef. Spezialteile Porsche 911 u. 914
Tel.: +49(0)6681 - 9170742

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

Porsche Club

928

Der werksautorisierte Classic Club
Porsche Club 928 e.V.

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



MITTELMOTOR™

PayPal

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

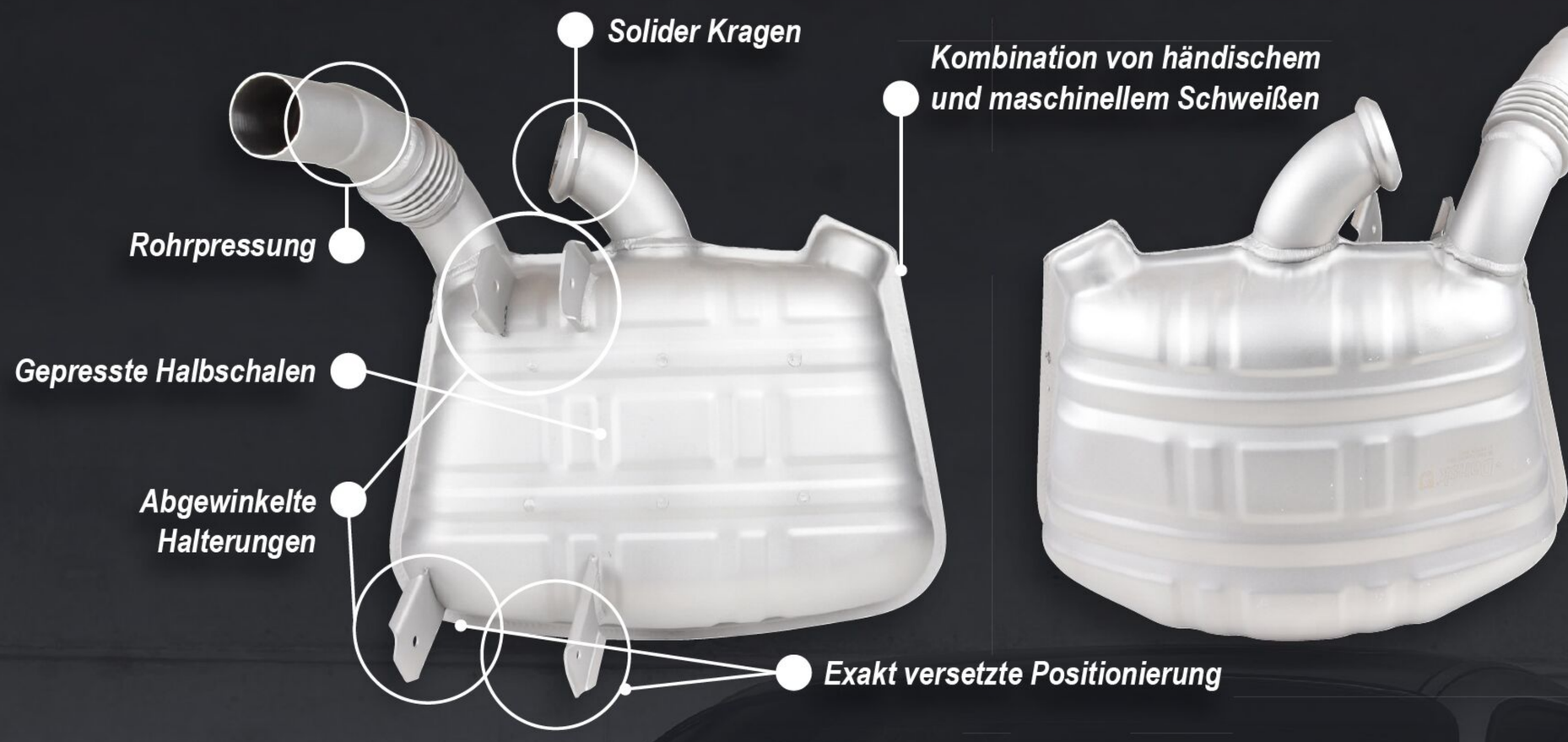






Dansk MOTORSPORT
by JP Group Automotive

Dansk pressed box - OE Style verhindert Dröhnen - Erhältlich in den Versionen mit oder ohne Ventilsteuerung



Entdecken Sie mehr auf der Seite und kontaktieren Sie Ihren Händler wegen dieser Artikel!
www.jpgroup.dk

Dansk produziert die Top Performance Sportauspuffanlagensysteme für Ihren 996 & 997

Die genauen Fabrikdesign-Prinzipien respektierend, bietet Dansk eine qualitativ hochwertige Lösung aus komplett rostfreiem Stahl und zusammen mit den oben genannten Eigenschaften wird eine verlängerte Lebenszeit des Systems garantiert – somit erhält Ihre Investition Mehrwert. Darüber hinaus verhindert das gepresste Halbschalendesign – im Gegensatz zu anderen Aftermarket Systemen – Dröhnen im mittleren Drehzahlbereich.
Auch mit offenem Verdeck können Sie eine sportliche Fahrt genießen!

Eine Auswahl an Endrohren, um das Aussehen aufzuwerten:



Ref. Nr. 96.901S // JP Nr. 1620702410
Endrohrsatz, links/rechts. Hergestellt aus poliertem Edelstahl // Porsche 996, 3.4, 09/97-09/01



Ref. Nr. 96.911S // JP Nr. 1620702510
Endrohrsatz, links/rechts. Hergestellt aus poliertem Edelstahl // Porsche 996, 3.6, 10/01-08/05



Ref. Nr. 96.912S // JP Nr. 1620703610
Endrohrsatz, links/rechts, Turbo Look. Hergestellt aus poliertem Edelstahl // Porsche 996, 3.6, 10/01-08/05



Ref. Nr. 97.901S // JP Nr. 1620701810
Endrohrsatz, links/rechts, Carrera Look. Hergestellt aus Edelstahl // Porsche 997 Carrera S (Adapter verwenden), 3.6-3.8, 07/04-08/08 // Porsche 997 Carrera, 3.6-3.8, 07/04-08/08



Ref. Nr. 97.903S // JP Nr. 1620702910
Endrohrsatz, links/rechts. Hergestellt aus poliertem Edelstahl // Porsche Porsche 997 GT2, 3.6, 09/07-12/12

VORSCHAU



TITELSTORY
Alles bleibt anders – erste Fahrt im 992 Hybrid



REPORT
Ausnahme-Erscheinung – 996 Sondermodelle



VERGLEICH
Vierzylinder-Verwandtschaft –
912 vs. VW Karmann-Ghia Typ 34

WEITERE THEMEN IM HEFT:
Sportec SUB1000 · Porsche-Schnittzeichnungen ·
Panamera 4-E Hybrid · Porsche-Sammler Onur Alpan

PORSCHE FAHRER 6–2024
erscheint am 12. September 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
service@pf-magazin.de I www.pf-magazin.de

Herausgeber: Franz-Christoph Heel

Chefredakteur: Jan-Henrik Muche

Redaktionsanschrift:
Rhönstraße 131, 60385 Frankfurt I redaktion@pf-magazin.de

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Andreas Beyer, Tobias Kindermann, Manfred Kolb (Übersetzung + Lektorat),
Richard Lindhorst, Roland Löwisch, Günter Merk, Roman Rätzke, Mark Riccioni, Neil Winn

Objekt- und Anzeigenleitung PORSCHE FAHRER:
Steffen Wagner
HEEL Verlag GmbH
Pottscheid 1, 53639 Königswinter
Tel.: 02223 9230-53 I s.wagner@heel-verlag.de

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

Anzeigenpreise: Es gilt die Anzeigenpreisliste 2024.

Leserservice:
PORSCHE FAHRER-Leserservice
Pottscheid 1, 53639 Königswinter
Tel.: 02223 9230-53 I 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 I Fax: 0531 708601 I www.heel-verlag.de

Vertrieb Deutschland:
DMV Der Medienvertrieb GmbH & Co. KG
Meßberg 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 I bestellung@westermann-logistik.de

Postvertriebskennzeichen: 74394

ISSN: 1864-4090

Datenschutzerklärung: ds.heel-verlag.de

Gerichtsstand: Königswinter

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

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

Bei Fragen rund um Ihr Abo (Abobestellungen, -kündigungen und Adressänderungen) wenden Sie sich bitte an:
Heel Verlag GmbH, PORSCHE FAHRER, Abo-Kundenservice, 65341 Eltville,
Tel.: 06123 9238-277, Fax: 06123 9238-244, E-Mail: aboservice-pf@vuservice.de
Hinweis: Bitte teilen Sie uns Änderungen Ihrer Anschrift unter Angabe Ihrer alten Adresse umgehend mit. Zeitschriften werden trotz Nachsendeantrag von der Post nicht nachgesandt.

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:



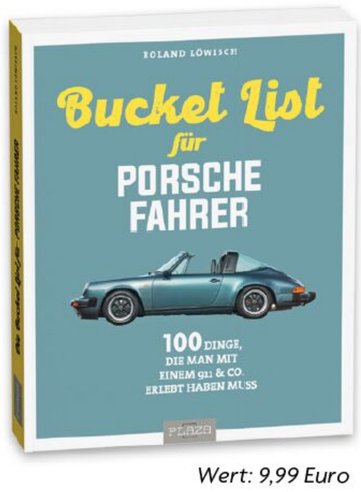
Wert: 34,99 Euro



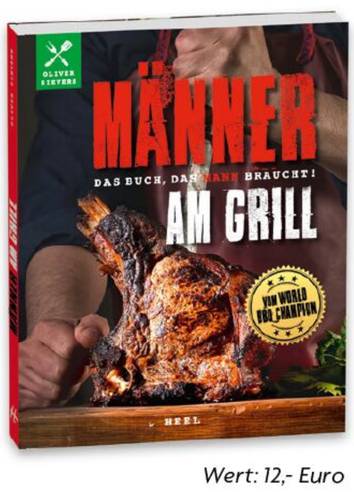
Wert: 37,99 Euro



Wert: 59,99 Euro



Wert: 9,99 Euro



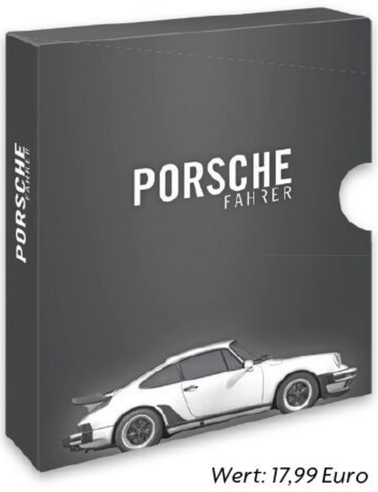
Wert: 12,- Euro



Wert: 14,99 Euro



Wert: 42,99 Euro



Wert: 17,99 Euro

Weitere Prämien finden Sie auf unserer Website!

BESTELLEN SIE IHR ABO AUF **WWW.PORSCHE-FAHRER.DE** ODER TELEFONISCH UNTER **06123 9238-277**!

** im Inland*

RM | Sotheby's

1955 Porsche 550 Spyder *von Wendler*
Schätzwert: €3,500,000 – €4,200,000 EUR

THE TEGERNSEE AUCTION | 27. JULI 2024

IN PARTNERSCHAFT MIT DEM CONCOURS OF ELEGANCE DEUTSCHLAND

DEUTSCHLAND +49 172 7151 251
UK +44 (0) 20 7851 7070
FRANKREICH +336 13 55 05 29
ITALIEN +39 0294753812

info@rmsothebys.com

Start your journey here
rmsothebys.com