PORSCHE FAHRER

PORSCHE FAHRER

50 JAHRE 911 SONDER-MODELLE

ERSTER ELFER MIT E-POWER

992 GTS T-HYBRID



964 CARRERA 4
GENTLEMAN DRIVER

912 VS. VW TYP 34
VERWANDTE MIT VIERZYLINDER

PETRO-SURF SYLT
REIF FÜR DIE INSEL



ROT PUNKT KÜCHEN

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.

Sie haben es ...



... tatsächlich getan! Die Entwickler in Weissach, Konzernleitung und Vertriebsleute haben sich ein Herz gefasst und haben dem 911, dem Aushängeschild der Marke, einen E-Antrieb mit auf den Weg gegeben – und damit an den Grundfesten des Elfers gerüttelt. Der Benzin-befeuerte Sechszylinder war DIE Konstante in der über 60-jährigen Geschichte der Markenikone. Dass er nun nicht mehr allein für Vortrieb, Fahrspaß und Performance zuständig sein soll, ist in der Tragweite der technischen Entwicklung mit der Einführung des Turbo vor 50 Jahren zu vergleichen. Mindestens.

Dass der E-Motor im Getriebe nur ein subsidiäres System ist, ergibt Sinn. Mit seinen 54 PS schiebt die E-Maschine im Getriebe zwar kräftig mit an, für Geschwindigkeit und Fahrerlebnis ist aber nach wie vor der Boxer im Heck zuständig. Die Autowelt, die globale Porsche-Gemeinde ist (noch) nicht bereit für einen Elfer mit Elektroantrieb – und ob er jemals kommen wird, scheint aktuell, wo die ausgerufene E-Mobilität ins Stocken gerät, so unwahrscheinlich wie lange nicht. Aber allein die Existenz und die unauffällige Art und Weise, wie das gemischte Doppel seiner Arbeit nachgeht, dürfte Berührungsängste bei den Gusseisernen abbauen. E-Power im Elfer scheint auf einmal nicht mehr unmöglich.

Wie groß der Eingriff und das Bangen um Akzeptanz waren, bewies der erste Tag der Fahrvorstellung des neuen GTS T-Hybrid. Als die ersten schnellen Runden auf der Rennstrecke gedreht waren und die Tester den Technikern die Hand zur Gratulation reichten, fiel eine Last von den Ingenieuren ab. So viel Zeit, Gehirnschmalz und Arbeit hatten sie in die Integration des E-Antriebs investiert und doch nur ahnen können, wie das Ergebnis außerhalb des Think-Tank Weissach ankommt. Der Einstieg in die Zukunft des Elfers ist gelungen – und das Schönste daran ist, dass er zu großen Teilen der alte geblieben ist.

Mit pochendem Doppel-Herz grüßt Ihr



Jan-Henrik Muche

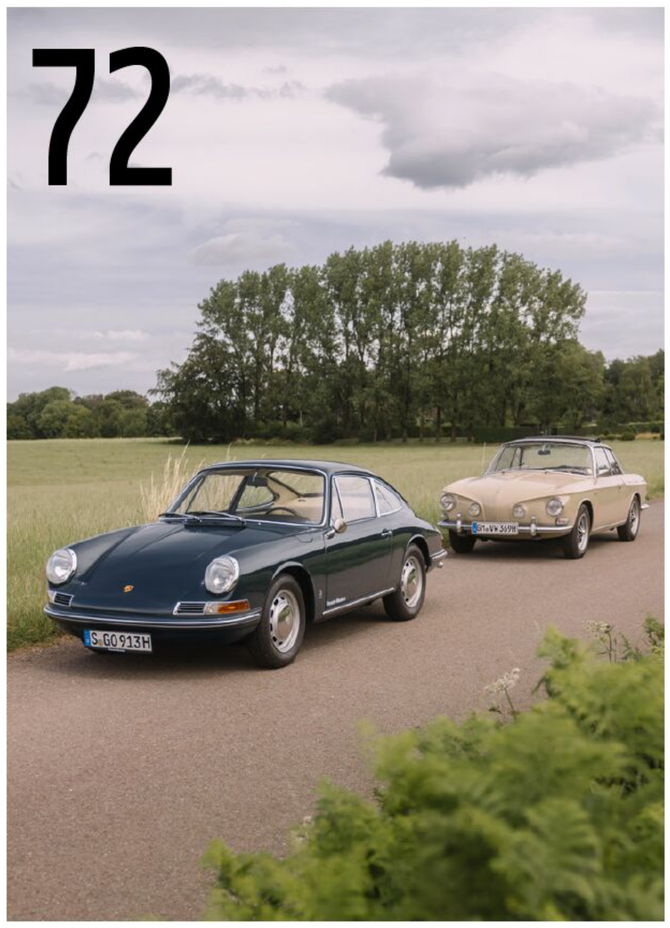
BESUCHEN UND FOLGEN SIE UNS ...

www.porsche-fahrer.de

porschefahrer.magazin

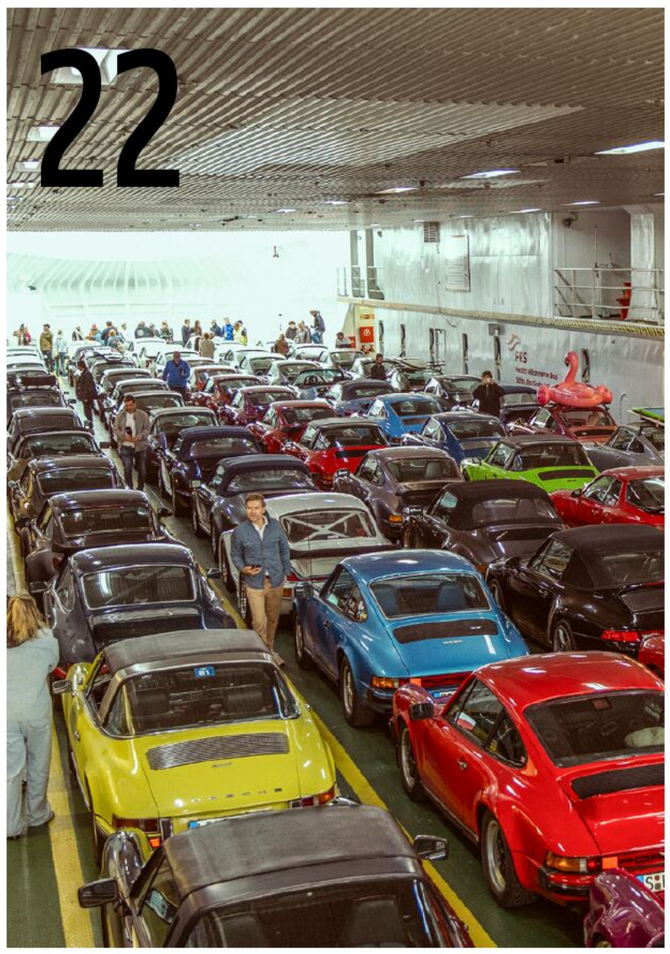
porschefahrer_magazin

porschefahrermagazin



912 VS. KARMANN-GHIA TYP 34

Vierzylinder, Heckmotor, Luftkühlung, Designeranzug. In den Sechzigerjahren waren der kleine Porsche und der große Karmann-Ghia Konkurrenten auf dem Markt der sportlichen Coupés. Zeit für ein Wiedersehen.

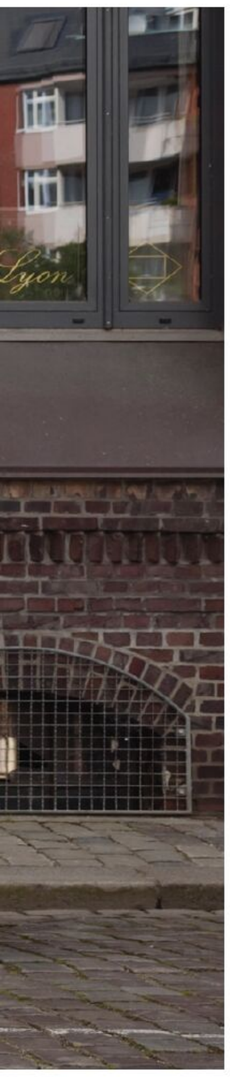


PETRO-SURF

Wenn es heiß wird, zieht die alternative Porsche-Szene nach Norden. Ein Besuch auf Sylt beim Sommerfest Petro Surf, ein langes Wochenende zwischen salziger Meerluft, Krabbenbrötchen und klassischen Fahrzeugen.







996 COMPETITION

50 Jahre ist es her, dass Porsche das erste Elfer-Sondermodell außerhalb der Reihe präsentierte. Zum Jubiläum des Jubi-Systems starten wir zur Ausfahrt im exklusiven 996 Competition, einem von nur 16 gebauten. Glückwunsch!

992 GTS T-HYBRID

Die modellgepflegte Generation 992.2 startet mit einem Ausrufezeichen. Der GTS T-Hybrid ist der erste Elfer mit integriertem E-Antrieb, der aufgeladene 3,6-Liter-Boxermotor eine komplette Neuentwicklung.



MASCHINEN

12 TITELSTORY
992 GTS T-HYBRID – GEMISCHTES DOPPEL

36 REPORT
50 JAHRE 911-SONDERMODELLE – 996 COMPETITION – WER BIN ICH?

64 TUNING
964 CARRERA 4 – HERREN-FAHRER

SERVICE, TEST + TECHNIK

30 FAHRBERICHT
PANAMERA 4 E-HYBRID – SPOILER-ALARM

58 ROUTEN-PLANER
GROSSER SANKT BERNHARD

72 VERGLEICH
912 + VW KARMANN-GHIA 1600 L – VARIANTEN EINES THEMAS

MENSCHEN + MOTOREN

22 SZENE
PETRO SURF 2024 – REIF FÜR DIE INSEL

50 MAGAZIN
PORSCHE-KUNST – DEN DINGEN AUF DEN GRUND SEHEN

84 HAPPY END BY ELFERSPOT
PORSCHE-SAMMLER ONUR ALPAN – FAMILIENANGELEGENHEIT

RUBRIKEN

08 LESERBRIEFE I NEWS

94 PORSCHE MARKT

98 VORSCHAU I IMPRESSUM

Dein 964.

Handgemacht in unserer Manufaktur.



Manufaktur 964

www.manufaktur964.de
info@manufaktur964.de

Lass uns jetzt
Dein Traumauto bauen.

RÜCK SPIEGEL

Ein kleiner Porsche vor großer Kulisse. 1967 macht der Porsche-Vertriebsmitarbeiter Ed Peter das Foto des 912 Softwindow-Targa vor der Skyline New Yorks. Nicht nur auf dem wichtigen US-Markt, sondern auch in der Heimat entwickelt sich die Vierzylinder-Variante des 911 zu einem Erfolgsmodell, das den teuren Elfer bei den Stückzahlen klar überholt. Mehr zum 912 (und seinem Verwandten Karmann-Ghia Typ 34) **auf S. 72**







Fotos: privat

KEINE KRITIK

Meine Markenfreundschaft mit Ihrem Magazin hängt an einem dünnen Faden! Da ist einerseits eine allgemeine Unzufriedenheit, anderseits die Genügsamkeit für das, was ein Autoheft mit nur einer Marke im Fokus hat. Vielleicht liegt es auch daran, dass kein kritisches bis böses Wort im Magazin erscheint. Ich erinnere mich nicht, dass je eine empfindsame Kritik an einem Zuffenhausener Produkt zu lesen war. Kein Wort, das vor einer teuren Unzulänglichkeit frühzeitig oder auch zu spät an Kundenautos warnt. Der Leser wandelt ausschließlich auf leuchtenden Pfaden durch die Porschewelt – menschliche und technische Abgründe werden dem Leser verschwiegen.

Walter Pfäffli

Anm. d. Red.: *Hadern Sie mit der Qualität der Porsche-Produkte oder mit der des PF-Magazins? Das eine ist von hier aus nicht zu beeinflussen, das andere schon. Aber wir können mit Bestimmtheit sagen, dass PORSCHE FAHRER der einzige gedruckte Ort ist, an dem in den letzten bald 20 Jahren Kritik an Marke und Fahrzeugen geäußert wurden. In der Hauszeitschrift „Christophorus" passiert das sicher nicht.*

QUINTESSENZ UND HIGHLIGHT

Vielen lieben Dank für die tolle Präsentation meiner „Porsche-Geschichte". Es ist die Quintessenz meiner Hobby-Vergangenheit und hat mich sehr berührt, diese – meine Geschichte – im besten Porsche-Magazin nun wiederzufinden. Es gibt zwar unzählige Geschichten, Begegnungen und wundervolle Tage, die ich durch dieses Hobby erleben durfte. Aber „Beginn und Ende einer Leidenschaft" im Magazin PORSCHE FAHRER ist ein Highlight und bildet hierzu den kompletten Spannungsbogen.

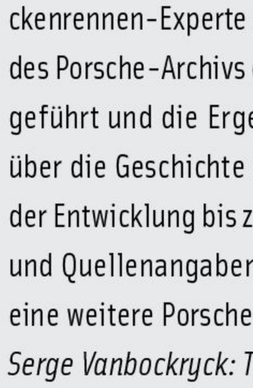
Jürgen Sauerborn

HIGHLIGHT TURBO

Es ist wieder einmal nötig, eine Ausgabe von PORSCHE FAHRER besonders lobend zu erwähnen. Die Titelseite macht es schon mehr als deutlich: Kunstwerk Porsche 911! Porsche war und ist schon immer etwas Einmaliges, Atemberaubendes. Die Fahrzeuge begleiten mich schon seit mehr als 50 Jahren, besonders fasziniert haben mich immer die Turbo-Modelle, angefangen mit dem 911 Turbo. Ich habe damals alles verschlungen was es über dieses Auto zu lesen gab. Die Beiträge im aktuellen Heft habe ich ebenfalls in Windeseile verschlungen und danach den einen oder anderen Artikel erneut gelesen – zu gut waren die Berichte recherchiert. Der Beitrag Gipfeltreffen war natürlich das Highlight. Auch die weiteren Beiträge haben mich fasziniert und gefesselt. Vielen Dank für dieses Heft.

Wilfried Bonczyk

ZUM THEMA



TWR-Porsche WSC95

An die britisch-deutsche Koproduktion TWR-Porsche WSC95 erinnern sich wohl nur echte Le-Mans-Enthusiasten und Porsche-Motorsport-Spezialisten. TWR stand für den Entwickler Tom Walkinshaw Racing, WSC für World Car Championship und 1995 für das geplante Einsatzjahr. Dann kam alles anders und Porsche hatte zwei halbfertige Autos auf dem Hof stehen, die letztlich an Reinhold Joest vermietet wurden. Das Chassis des WSC95 basierte auf dem Gruppe-C-Jaguar XJR-14, der 540 PS starke Motor stammte vom ebenfalls nicht mehr ganz taufrischen Porsche 935 – und trotzdem erwies sich der Spyder als so schnell und standfest, dass Joest Racing mit dem Auto 1996 und 1997 beim 24-h-Rennen von Le Mans als Erster durchs Ziel ging. 1996 siegte der TWR-Porsche vor zwei 911 GT1 des Werksteams, 1997 vor den starken McLaren GTR. Autor, Langstreckenrennen-Experte und 956/962-Spezialist Serge Vanbockryck ist in die Tiefen des Porsche-Archivs gestiegen, hat Interviews mit Entwicklern und Rennfahrern geführt und die Ergebnisse seiner Forschung in ein 320 Seiten starkes Buch über die Geschichte der beiden Spyder gegossen, beginnend beim ersten Tag der Entwicklung bis zum letzten Einsatz. Ein außergewöhnliches, aber mit Index und Quellenangaben akribisch dokumentiertes und spannendes Projekt, das eine weitere Porsche-Rennsport-Wissenslücke füllt.

Serge Vanbockryck: TWR-Porsche WSC95, 320 Seiten, 285 x 235 mm, Hardcover, Englisch, Porter Press, Knighton on Teme/UK, 2023, 69,00 £, ISBN 978-1-9070885-53-6



Jungs, Eurer Kinderträume: Die Rennbahnen der 70er
Jörg Trüdinger
Motorbuch
16,95 Euro
ISBN 978-3-613-04638-2

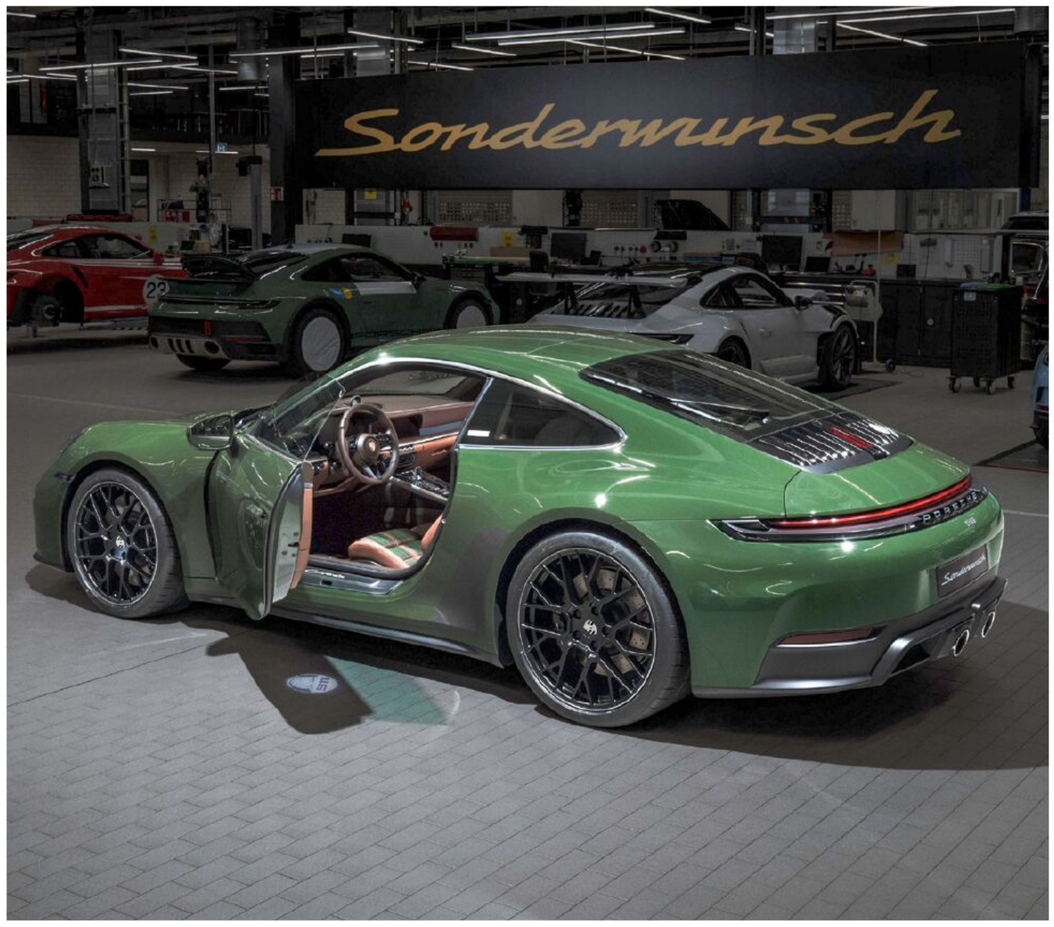
LIEBE LESER, wir freuen uns über Ihre Meinung, Feedback,Fragen, Statements usw. in Form von Leserbriefen an: redaktion@pf-magazin.de oder an: PORSCHE FAHRER-Leserservice, Pottscheid 1, 53639 Königswinter.

NICHT SCHNELL GENUG AM KIOSK GEWESEN?

Fehlen Ihnen frühere Ausgaben? Dann machen Sie Ihre Sammlung komplett und bestellen Sie diese jetzt bei uns nach!
Die Lieferung erfolgt versandkostenfrei (innerhalb Deutschlands) und auf Rechnung.
Und für die perfekte Aufbewahrung empfehlen wir Ihnen den passenden PORSCHE FAHRER-Sammelschuber.
Sie haben Fragen? Beantworten wir gern: service@pf-magazin.de

www.pf-magazin.de/nachbestellen









FELIZ CUMPLEAÑOS & TRIBUTE TO JO SIFFERT

Die Tradition der national begrenzt verfügbaren Sondermodelle setzt Porsche diesen Sommer mit der Cuarenta Edition für den spanischen und portugiesischen Markt fort. Den Anlass für das Jubi-Modell liefert die Gründung der spanischen Tochtergesellschaft Porsche Ibérica vor 40 Jahren, die Basis für das Exclusiv-Sondermodell in der Spezialfarbe Quercusverde stellt der neue 911 GTS T-Hybrid. Mit dem 911 GT3 RS Tribute to Jo Siffert würdigt Porsche den früh verstorbenen Schweizer Rennfahrer und erinnert zugleich an den ersten Sieg des 917 vor fast 55 Jahren: Am 10. August 1969 gewann Siffert zusammen mit Kurt Ahrens das erste internationale 1.000-Kilometer-Rennen auf dem Österreichring bei Zeltweg. Die Farbwahl des Einzelstücks erinnert an die Lackierung des siegreichen 917 von 1969.

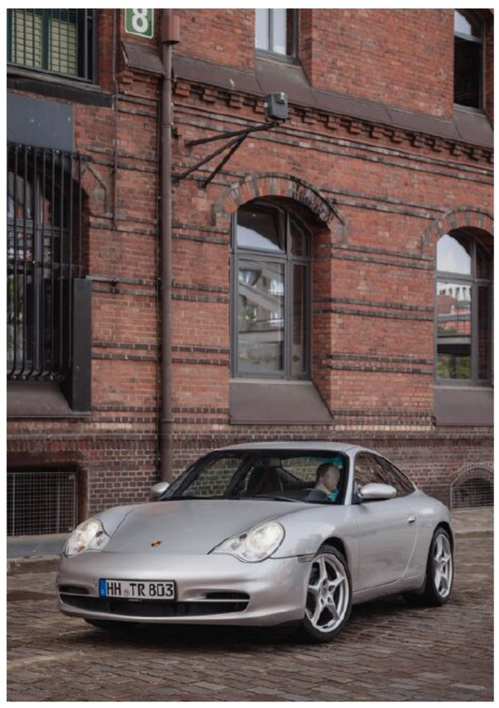


Foto: Roman Rätzke

WETTBEWERBSGEDANKEN?

Sollten Sie nach dem Lesen unserer 911-Sondermodellstory Lust auf einen sehr speziellen, unbedingt seltenen Elfer bekommen, schauen Sie mal bei der Garage 11 in Hamburg rein. Der 996 Competition aus unserer Geschichte steht zum Verkauf.

www.garage-11.de



SONDERAUSSTELLUNG 50 JAHRE TURBO

Seit dem 30. Juli läuft im Porsche-Museum die Sonderausstellung „Beyond Performance. 50 Jahre Porsche Turbo".
Neben eines vielfältigen Querschnitts an Turbo-Modellen, gehört zur Ausstellung eine 13 Meter lange Vitrine, die neben technischen Zeichnungen und Fotografien auch technische Exponate beherbergt. So zum Beispiel verschiedene Turbolader, ein Bypass-Ventil, Ladeluftkühler und eine K-Jetronic. Ebenfalls verfügbar: Filme und digitale Erklärungen zu den Themen Entwicklung, Technik und Interieur/Exterieur. Außerdem zeigt das Museum die Ausstattungskarte des 911 Turbo von der IAA aus dem Jahr 1973, ebenso eine technische Zeichnung des Typ 930, einen Spoiler des 911 der Generation 991 mit aktiver Aerodynamik und ein Designmodell aus den frühen Siebzigerjahren. Geburtstagsgäste sind gern gesehen, die Ausstellung läuft noch bis zum 12. Januar 2025.



GLAMPING IM FREIEN

Nach dem Zweier-Dachzelt für 911 & Co. kommt der Pavillon für die ganze Familie. Der bietet auf einer Grundfläche von 2,30 auf 2,30 Metern Platz für mehrere Personen, ganz gleich ob als Aufenthaltsraum auf dem Campingplatz oder als Wetterschutz am Strand. Dank eines zentralen Ventils ist das Zelt in kurzer Zeit aufgeblasen, mit beiliegenden Gurten lässt es sich sturmsicher am Boden befestigen. Eine Handpumpe gehört ebenso zum Serienumfang wie eine Seitenwand mit transparentem Kunststoff-Fenster, eine Bodenplane mit Klettverschlüssen und ein Verbindungstunnel. Damit lässt sich der Pavillon wetterfest an der Heckklappe von Cayenne, Macan oder Panamera anschließen.



VW-PORSCHE-CROSSOVER?

Verschollener Prototyp oder Dirt-Track-Variante? Keins von beiden! Was hier als 996 verkleidet irgendwo im Nahen Osten beiläufig an der Straße parkt, ist ein kunstvoll, mit viel Eigenarbeit modifizierter VW Typ 3, ein 1600 TL, der große Bruder des Käfers. Da hat jemand den Traum vom luftgekühlten 996 selbst in die Hand genommen! Ein Typ 3 kann übrigens auch ganz anders aussehen – mehr dazu in unserem Vergleich von 912 und VW Karmann-Ghia Typ 34 ab S. 72.



TITELSTORY – 911 CARRERA GTS TYP 992.2

GEMISCHTES DOPPEL

Porsche teilelektrifiziert die 911-Palette und hebt die modellgepflegte Baureihe 992 auf den nächsten Level. Der mutige, aber dann doch nicht überraschende Schritt zum unterstützenden E-Motor erinnert in seiner technischen Tragweite an die Einführung des Turboladers vor 50 Jahren.


Targa
Targa 4 GTS
S GO 4503



INNERHALB DER ÜBERARBEITETEN 911-FAMILIE DARF DER GTS ERSTMALS VORREITER UND TECHNOLOGIETRÄGER SEIN. PORSCHE UMSCHREIBT DAS GEMISCHTE DOPPEL ALS „PERFORMANCE-HYBRID“.





Den entscheidenden, den kritischen Moment in der Entwicklung des ersten Elfers mit serienmäßiger E-Power fasst 911/718-Baureihenleiter Frank Moser gleich zu Beginn der Präsentation des neuen T-Hybrid zusammen: „Es war uns allen klar, dass man sich nicht erlauben kann, dass das in die Hose geht.“ Der T-Hybrid sei der große, neue Schritt, sagt Moser. Aber natürlich wären sie sich der Skepsis der Kunden bewusst gewesen. Noch ein neuer Typ 911? Verlieren sie bei Porsche nicht allmählich den Überblick bei all den Variationen? Und passt ein E-Motor zum Wesen des Elfers?

Dass die Neuerung in die zweite Lebenshälfte der Baureihe 992 fällt und bei der GTS-Version stattfindet, ergibt Sinn. Die geschärfte Variante zwischen S-Modell und Turbo tendierte seit ihrer Einführung beim 997.2 im Jahr 2010 immer mehr nach oben als zur Mitte. 2021 kam der GTS der Generation 992 auf den Markt, und jetzt, so Frank Moser, dürfe der modellgepflegte GTS erstmals Vorreiter und Technologieträger sein.

NEUENTWICKLUNG BOXERMOTOR

Dazu trägt der GTS ein Kürzel auf den Flanken, dass geeignet ist, Verwirrung zu stiften: T-Hybrid. Der Zusatz Hybrid erklärt sich von allein aus dem Zusammenspiel von Verbrennungsmotor und E-Maschine, das T beschrieb im Porsche-Kontext der letzten Jahre allerdings leichte, sportlich und sparsamer konfigurierte Typen. Ganz anders beim neuen GTS, wo es als Hinweis auf Turbo-Power zu verstehen ist. Porsche umschreibt das gemischte Doppel als „Performance-Hybrid“.

Dessen Herzstück ist ein komplett neu entwickelter 3,6-Liter-Sechszylinder-Boxer mit

VarioCam-Nockenwellenverstellung – ein Triebwerk, das mit dem alten Dreiliter-Sechszylinder so gut wie nichts mehr gemein hat. Weil Nebenaggregate wie die Klimaanlage elektrisch betrieben werden, entfällt deren Riemenantrieb und ermöglicht eine flachere Bauweise: Im Vergleich zum Vorgängertriebwerk baut der neue Motor um 110 mm niedriger. Beim Hubraum hat er um 0,6 Liter zugelegt, die Anzahl der Turbolader wurde halbiert.

Das erstmals beim 911 mit einer Spannung von 400 Volt arbeitende T-Hybrid-System verfügt über einen elektrischen Mono-Abgasturbolader, der ohne Wastegate auskommt. Eine zwischen Verdichter- und Turbinenrad platzierte E-Maschine bringt den E-Turbo unabhängig von der Drehzahl auf Touren, baut damit unmittelbar Ladedruck auf. Schon bei 2.000/min liegen 570 Nm Drehmoment an. Erst bei hohen Motordrehzahlen wird der Lader vom Abgasstrom angetrieben.

ELEKTRISCHER MONO-TURBO MIT 15 PS LEISTUNG

Gleichzeitig arbeitet die E-Maschine im Lader als Generator und erzeugt dabei bis 15 PS elektrische Leistung, die vom Abgasstrom erzeugt wird. Ob diese für den Vortrieb oder die Batterieladung verwendet wird, hängt vom Fahrmodus und Ladezustand der Batterie ab.

Die eigentliche zweite Kraftquelle findet Platz im neuen, verstärkten Achtgang-PDK, an der Schnittstelle von Motor und Getriebe. Die E-Maschine unterstützt den Boxermotor













IM INNENRAUM IST DAS ANALOGE ZEITALTER BEENDET, INSTRUMENTE MIT ZEIGERN GEHÖREN DER VERGANGENHEIT AN. DAS 12,6-ZOLL-DISPLAY BIETET SIEBEN VERSCHIEDENE ANSICHTEN.



ab Leerlaufdrehzahl mit einem Antriebsmoment von bis zu 150 Nm und stellt eine Leistung von bis zu 56 PS zur Verfügung.In Summe verfügt das Doppel-Herz über eine Systemleistung von 541 PS bei 6.500/min, 41 PS mehr als beim GTS der Vorgängergeneration, und ein maximales Drehmoment von 610 Nm bei 1.950/min.

Rein elektrisch fahren wie etwa ein Panamera 4 E-Hybrid kann der 911 allerdings nicht. Beide Elektromotoren koppelt Porsche an eine leichte, kompakte Hochvoltbatterie. Die entspricht in Größe und Gewicht ungefähr einer konventionellen 12-Volt-Starterbatterie, speichert aber bis zu 1,9 kWh Energie und arbeitet mit einer Spannung von 400 Volt. Diese neue Hochvoltbatterie sitzt wie gewohnt im Vorderwagen zwischen Kofferraum und Windschutzscheibe, die eigentliche Starterbatterie findet unter der Hutablage Platz. Das alles treibt das Gewicht nach oben, immerhin 50 Kilogramm addieren sich hinzu: Das Leergewicht der Targa-Version liegt bei strammen 1.745 kg.

EXTRA-LEISTUNG VON 56 PS

Und trotzdem: die Leistung, das Zusammenspiel der Kräfte reißt es raus. Für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h braucht der GTS T-Hybrid in der Coupé-Variante 3,0 Sekunden, 0,4 Sekunden weniger als die alte Version. Die Spitze liegt bei 312 km/h, aber wichtiger ist es Frank Moser, auf die neue Rundenzeit auf der Nürburgring-Nordschleife hinzuweisen. Mit 7,16 Minuten ist der neue



911 Carrera GTS T-Hybrid Targa Typ 992

Motor: wassergekühlter Boxer-Motor, 6 Zylinder, dohc, 24 Ventile, Turbo / Elektromotor
Bohrung x Hub: 97,0 x 81,0 mm
Hubraum: 3.591 cm³
Leistung: 357 kW (485 PS) bei 6.100/min
Drehmoment: 570 Nm bei 2.000–5.500/min
Gemischaufbereitung: Benzindirekteinspritzung
Verdichtung: 10,5 : 1
Elektromotor: permanenterregte Synchronmaschine
Leistung: 41 kW (56 PS)
Drehmoment: 150 Nm
Systemleistung: 398 kW (541 PS) bei 6.500/min
Systemdrehmoment: 610 Nm bei 1.950–6.000/min
Kraftübertragung: Allradantrieb mit elektr. geregelter Lamellenkupplung u. elektr. geregelter Hinterachs-Quersperre
Getriebe: Achtgang-PDK
Karosserie: selbsttragend, vollverzinkt
Fahrwerk: McPherson-Achse an Querlenkern (vorn), Aluminium-Mehrlenker-Achse (hinten) Stahlfederung, elektr. geregeltes Dämpfungssystem, zwei manuell wählbare Fahrprogramme
Bremsen: Sechskolben-Monobloc-Aluminium-Bremssättel; innenbelüftete gelochte Scheiben 408 x 36 mm (vorn), Vierkolben-Monobloc-Aluminium-Bremssättel; innenbelüftete gelochte Scheiben 380 x 30 mm (hinten)
Radstand: 2.450 mm
Spur: 1.601 mm (vorn), 1.555 mm (hinten)
L x B x H: 4.553 x 1.852 x 1.302 mm
Räder/Reifen: 8,5 J x 20 mit 245/35 ZR 20 (vorn), 11,5 J x 21 mit 315/30 ZR 21 (hinten)
Leergewicht: 1.745 kg
Zul. Gesamtgewicht: 2.135 kg
Höchstgeschwindigkeit: 312 km/h
Beschleunigung 0 100 km/h: 3,0 s
Tankinhalt: 63 l
Durchschnittsverbrauch (Werksangabe): 10,8 –11,0 Liter SP
Preis: 192.000 Euro

IN SUMME VERFÜGT DAS DOPPEL-HERZ DES NEUEN GTS ÜBER EINE SYSTEMLEISTUNG VON 541 PS BEI 6.500/MIN, 41 PS MEHR ALS BEI DER VORGÄNGERGENERATION.





Evolution mit E-Technik: Im Gegensatz zu Coupé und Cabriolet kommt die Targa-Version des modellgepflegten 992 wie gehabt mit Allradantrieb. Der T-Hybrid-Schriftzug findet sich dezent auf den Flanken.

GTS (mit optionalem Aerokit, zu dem unter anderem ein feststehender Heckspoiler gehört) ganze 8,7 Sekunden schneller!

Das neue Hochvolt-System speist auch die elektrohydraulische Wankstabilisierung Porsche Dynamic Chassis Control des GTS. Breitere Reifen an der Hinterachse sowie die bisher optionale Hinterachslenkung sind werkseitig enthalten. Ab Werk steht der GTS auf Räder-Reifen-Kombinationen der Größen 8,5 J x 20 mit Reifen im Format 245/35 ZR 20 an der Vorderachse und 11,5 J x 21 mit Reifen der Größe 315/30 ZR 21 an der Hinterachse. Ebenfalls serienmäßig: die fehlende Rücksitzanlage bei der Coupé-Version. Wer nicht darauf verzichten möchte, bekommt den GTS ohne Aufpreis in 2+2-Ausführung geliefert. Bei der optionalen PCCB-Bremse bedient sich die GTS-Variante eine Stufe weiter oben: Die Bremse vorn kommt vom 911 Turbo S, die hinten ist sogar eine Nummer größer als beim Turbo.

Zum Konzept einer jeden Modellpflege bei Porsche gehört es, den Vorgänger nicht alt aussehen zu lassen. Auch deshalb fallen die Neuerungen zwar technisch effektiv, aber optisch verhalten aus. Die Endrohre der beim GTS serienmäßigen, spezifischen Sportabgasanlage



sitzen in der Mitte, es gibt ein neu gestaltetes Leuchtenband am Heck, einen modifizierten Diffusor und das Kennzeichen sitzt höher.

FRONT MIT AKTIVER LUFTFÜHRUNG

Durch neue Scheinwerfer, in denen erstmals alle Lichtfunktionen gebündelt wurden, ließ sich die Gestaltung der Front neu ordnen. Der Entfall der Leuchten wurde für neue aktive, vertikale Kühlluftklappen genutzt. Ergänzt werden sie um die erstmals im 911 verbauten adaptiven Frontdiffusoren in der Unterbodenverkleidung, die gemeinsam mit den Kühlluftklappen gesteuert werden. Im Zusammenspiel lenken sie den Luftstrom bedarfsgerecht: Bei geschlossenen Klappen optimieren sie die Aerodynamik, der Bestwert liegt bei c_W 0,27. Bei hoher Leistungsanforderung oder bei Volllast lenken die Klappen große Luftmengen zu den Kühlern.

Im Innenraum ist das analoge Zeitalter offiziell beendet, Instrumente mit Zeigern gehören der Vergangenheit an. Stattdessen verfügt der neue 992.2 über ein 12,6-Zoll-Display, das sieben verschiedene Ansichten bietet – die „Classic“-Konfiguration enthält fünf Instrumente mit zentralem Drehzahlmesser. Auf den Akt des klassischen Motorstarts per Zündschlüssel oder Knebel muss ebenfalls ab sofort verzichtet werden: Die Start-Funktion übernimmt ein Knopf links vom Lenkrad. Das soll als Reminiszenz an die GT-Modelle verstanden werden, kommt aber in erster Linie wohl günstiger als ein teuer zu produzierendes, althergebrachtes Zündschloss.

Womit wir bei den Preisen wären. Wie bisher gibt es den 911 Carrera GTS wahlweise mit Heck- oder Allradantrieb. Die Coupé-Version startet zu einem Preis von 170.600 Euro, das Cabrio kostet 184.700 Euro. 911 Carrera GTS 4 Cabriolet und die serienmäßige mit Allrad gelieferte Targa-Version zum Preis von 192.900 Euro bilden die Spitze der GTS-Familie. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Porsche





b'mine HOTELS

Wo Ihr **PORSCHE** genauso luxuriös wohnt, wie Sie!

Unsere **CarLofts** ermöglichen:
Online einchecken
In den CarLift fahren
Direkt vor Ihrem Zimmer aussteigen
Reisegepäck bequem aus dem Auto holen
Auf der CarLoggia parken

Im **THE ROOF** Restaurant:
Abends ein Dinner mit Ausblick genießen
Mit unserem vielfältigen Frühstück in den Tag starten

bmine.de

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


PORSCHE
PI PO 500H
PORSCHE
ZZ 43 001
FN NW 911H



SZENE – PETRO-SURF 2024

REIF FÜR DIE INSEL

Bei Petro-Surf auf Sylt stehen sie alle nebeneinander: die Elfer mit Patina, restaurierte und modifizierte Porsche, mit Luft- und Wasserkühlung. Alle so individuell wie ihre Besitzer. Doch es geht nicht nur um die Autos, es herrscht Festivalstimmung.




BA V 272H






BANZAI



Es dauerte eine Weile, bis auch wir Deutschen gelernt haben, was uns Amerikaner und Engländer schon seit einiger Zeit vorleben: Seid beim Thema Porsche doch nicht immer so ernst. Genießt eure Autos, fahrt sie auch mal bei schlechtem Wetter. Perfektion ist kein Garant für mehr Spaß. Was zählt, ist die gemeinsame Leidenschaft für die Autos.

Das Petro-Surf Festival hat seinen Teil dazu beigetragen. Aus einer kleinen Runde von Porsche-Begeisterten mit rund zwei Dutzend Fahrzeugen, die sich 2018 zum ersten Mal traf, hat sich eine Gemeinschaft entwickelt, in der Passion vor Perfektion steht.

In den ersten beiden Jahren versammelten sich die Porsche auf dem Parkplatz von Buhne 16 bei Kampen, auf einem dunklen, sehr groben Asphalt umgeben von Dünen, auch mal bei Regen und kühlen Nordseetemperaturen. Eines der Bilder, die so nur Sylt schaffen kann. Dort startete man zu einer kleinen Inselrunde, die am „Kaamp Hüs“ in Kampen endete.

Das Festival wuchs. Im dritten und vierten Jahr war der Hafen von Munkmarsch Treffpunkt, die Aufstellung erfolgte auf den Kaianlagen. Jetzt folgte der Umzug auf das Areal des Restaurants Samoa Seepferdchen, wo ein einfacher Sandplatz direkt hinter den Dünen Schauplatz des Treffens wurde.

SURFEN, STRAND UND MEER

Strand und Meer sind dort nur wenige hundert Meter entfernt, zeitgleich fand dort ein Surf-Contest statt. Ein fester Bestandteil der Veranstaltung ist die ungewöhnliche Anreise: Seit fast vier Jahren treffen sich die Teilnehmer auf Rømø, um von dort mit der letzten Fähre am Freitag zur Insel überzusetzen. Eine Fuhre alter Porsche im Schiffsbauch, darüber treffen sich die Teilnehmer zum Essen und Reden. Wieder ein Bild, dass man nur hier finden kann.

Wenn man am Abend nach der Ankunft in List die Fähre verlässt und in einer Gruppe zusammen im Sonnenuntergang Richtung Westerland rollt, zieht Sylt einen in seinen Bann. „Vor einem und hinter einem die Silhouette eines der schönsten Autos der Welt, man fährt durch die Dünenlandschaft. Was gibt es Schöneres?“, sagt Yara Proepsting.



Strandliebe, Surfliebe, Porsche fahren. „Mich hat das Gefühl auf der Insel sofort angesteckt“, sagt sie. „Ich bin in den Achtziger- und Neunzigerjahren aufgewachsen, wir haben uns Skateboards zum Geburtstag gewünscht und MTV geschaut. Windsurfing-Chiemsee-Pullis standen auf unserer Wunschliste. Sylt gibt einem dieses Gefühl von Lässigkeit und zusammen mit unserer Autoleidenschaft ist das genau das, was den Reiz von Petro-Surf ausmacht.“

Bei anderen Treffen stünden die Autos im Mittelpunkt: „Wer hat den schönsten Lack, den stärksten Motor. Das ist bei Petro-Surf alles nicht wichtig. Die Autos tragen ohnehin auf der Insel immer eine leichte Schicht aus Sandstaub und die meisten Wagen besitzen Patina.“ Man kenne sich nur per Vornamen, der Job spiele keine Rolle. „Ich kenne keine Veranstaltung in Europa, die in dieser Beziehung so cool ist“, sagt Yara Proebsting.

DIE INSEL HÄLT DAS TREFFEN KLEIN

Sylt sorge auch dafür, dass sich das Treffen nicht zu einer Großveranstaltung gewandelt habe: „Die Insel ist klein, es gibt viele Auflagen. Es ist kein Nürburgring da, deshalb können auch gar nicht hunderte von Autos kommen.“ Zwar sei auch Petro-Surf gewachsen, doch nicht auf ein Level, dass die Teilnehmer sich in der Masse verlieren. „Dadurch lernt man sich untereinander leicht kennen.“

Yara ist seit 2019 mit ihrem Targa-F-Modell regelmäßig dabei. Sie wurde durch Instagram auf das Treffen aufmerksam: „Es muss der Account von Magnus Walker gewesen sein, auf dem ich die Bilder des ersten Treffens im Jahr 2018 entdeckte.“ Magnus Walker auf Sylt, wunderte sie sich. Den Mann, der auf den Bildern bei ihm stand, kannte sie auch: „Das ist doch Ken aus Hamburg.“

Ken Hake, der in Hamburg und auf Sylt lebt, ist der Mann, der hinter Petro-Surf steht. Damit führte er seine beiden Leidenschaften zusammen: Surfen und luftgekühlte Porsche. Zu den zwei Dutzend Porsche 911 rund um das

Spaß auf der Padborg-Rennstrecke beim Gleichmäßigkeitswettbewerb, Einsamkeit in den Dünen, Surfen in der Nordsee. Yara Proepsting, Paul Rapp, Antje und Uwe Klein berichten von ihrer Petro-Surf-Liebe.





„Kaamp Hüs“ in Kampen kam 2018 eine Ausstellung. Sylt ist vor 65 Jahren die Geburtsstätte der deutschen Surfszene gewesen. Ken Hake zeigte historische Surfbretter, wie sie gebaut werden, alte Aufnahmen aus Sylt.

Dazu kamen Bilder vom ehemaligen Profi-Surfer Derek Dunfee oder des französischen Fotografen Vincent Perraud, der das Thema Porsche in Szene setzte. Das Ganze hatte den Charakter einer Vernissage für eine Ausstellung, die gerade mal ein Wochenende lief, flankiert von Porsche 911, angeordnet um das Gebäude wie Skulpturen. Die meisten Gäste in der Frühzeit des Treffens waren Freunde von Ken Hake oder Bekannte seiner Familie.

Viele Fotografen sind heute bei Petro-Surf dabei, einige schon frühmorgens um 5 Uhr zum Sonnenaufgang mit den Autos unterwegs. „Dieses Licht hat man nur am Meer.“ Auch am Abend nach dem Tag am Samoa-Restaurant ziehen kleine Gruppen über die Insel. Es ist noch lange hell im Juni, wenn das Treffen stattfindet. Man parkt die Wagen hinter den Dünen, setzt sich in der Dämmerung an den Strand, trinkt etwas und redet nicht nur über Autos, sondern über die Welt.

Wie Uwe Klein zu Petro-Surf kam? Zufall! 2018 war er zur Hochzeit einer Freundin auf Sylt. Die standesamtliche Trauung fand in einem Raum des „Kaamp Hüs“ statt, wo er auch einen Flyer zum Treffen entdeckte. Gerade noch rechtzeitig: Einen Tag später kam er zum „Kaamp Hüs“ um sich ein Bild zu machen. „Ich konnte erst gar nicht glauben, dass Magnus Walker kommen sollte, hier auf das kleine Treffen auf Sylt. Vielleicht liegen ein paar seiner Bücher aus, dachte ich. Dann stand ich plötzlich hinter ihm und kam mir erstmal wie ein Fanboy vor“, lacht er.

DIE ALTEN PORSCHE HABEN MEHR HERZ

Ein Jahr später war er dann mit seinem eigenen Wagen dabei. 2009 hatte er sich seinen ersten Porsche gekauft, ein neues Modell, 2016 folgte der nächste, ein altes Modell. „Ich hatte immer den Traum, einen alten Porsche zu fahren, weil sie einfach noch mehr Herz haben.“ Sein 912 stammt aus Amerika, trägt immer noch den stark verwitterten Lack in Blaumetallic.

„Die ersten Überlegungen waren, den Wagen auf einem Hänger bis nach Hamburg mitzunehmen und von dort aus zu starten.“ Doch dann kam es anders: Es sollte die erste große Fahrt für den Wagen werden, 700 Kilometer reiste er mit seiner Frau Antje aus der Nähe von Köln an. 2019 war ein sehr regnerisches Petro-Surf. „Wir



Lässiges Miteinander: Bei Petrosurf auf Sylt kommen Surfer und Porsche-Fans mit vielen luftgekühlten 911 am Strand bei Samoa zusammen.

kamen klitschnass an, der Wagen hatte ja kaum noch funktionierende Dichtungen. Aber er sprang immer an und hat uns nicht im Stich gelassen."

Davor zählte auch er sich eher zu der Fraktion, die ihre alten Porsche lieber schont: „Keine Ausfahrt, wenn sich auch nur eine Wolke am Himmel zeigt, der Wagen könnte ja schmutzig werden." Für ihn war Petro-Surf der Startschuss für einen anderen Umgang mit Autos. „Inzwischen fahren wir praktisch gar keine modernen Wagen mehr", sagt Uwe Klein.

Es gäbe einen Kern von Teilnehmern beim Treffen, die regelmäßig dabei seien. „Im Laufe der Jahre lernt man sich gut kennen." Eine Petro-Surf-Familie, sagt er. „Das ist das Treffen, auf dem wir zum ersten Mal erlebten, so mit den Autos umzugehen." Der Kontrast zu anderen Treffen, etwa von Porsche-Clubs, sei groß: „Da geht es oft auch darum, das neueste oder schnellste Fahrzeug zu haben."

Bei Petro-Surf spiele das alles keine Rolle. Die Fahrzeuge würden dort wie ein Teil der Persönlichkeit der Menschen wirken. Es sei zu spüren, dass Ken Hake lange in Kalifornien gelebt habe. „Er hat es verstanden, diese entspannte Art und Weise, wie die Menschen miteinander und mit den Fahrzeugen umgehen, auf das Treffen zu übertragen." Man gewinne auch mehr Abstand zum Alltag: „Bei vielen Treffen kommt man nur an einem Nachmittag zusammen. Petro-Surf läuft über drei Tage, das ist wie ein kleiner Urlaub."

NICHT GROSS, NICHT ELITÄR

Und die Neueinsteiger? Paul Rapp kam über Freunde in der Heizr-Community aus Stuttgart zu Petro-Surf. „Ich hatte die Bilder aus dem vergangenen Jahr gesehen und dachte: Da muss ich hin." Allein schon deshalb, weil Sylt ein ungewöhnlicher Platz für ein Treffen sei.

„Die Veranstaltung ist nicht groß, aber nicht elitär. Deshalb kann man mit fast allen dort in Kontakt kommen, bei einem großen Treffen mit 400 Autos oder mehr ist das ganz anders. Alle finden über das Thema Porsche zusammen, gleich welchen Beruf sie haben. Man versteht sich einfach gut, wie in einer Familie."

Paul reiste übrigens nicht mit einem 911 an, die Stuttgarter Gruppe kam mit Porsche 356, 944 S2 und 968. Seit zwei Jahren sind auch Transaxle-Modelle eingeladen. Ken Hake möchte ein Zeichen setzen, dass man deren Gesellschaft schätzt, weil diese Fahrzeuge für viele Porsche-Fans der Einstieg ins Hobby sind. Die Leidenschaft zählt mehr als der Geldbeutel.



KEN HAKE
„ICH FINDE DAS ORIGINAL INTERESSANTER ALS DAS RECYCELTE.“

„Ich bin ein Inselkind“, sagt Ken Hake. Geboren 1979 auf Sylt, Grundschule, Gymnasium und 1998 nach dem Schulabschluss der Wechsel in die USA nach San Diego. „Ich bin schon einmal 1996 in Kalifornien gewesen und habe an einem Surf-Contest teilgenommen. Ich bin immer gerne verreist und für mich war klar: Wenn studieren, dann im Ausland.“

Er fing in San Diego an, Wirtschaft und Marketing zu studieren. Er arbeitete gleichzeitig im berühmten Skate-Shop „Pacific Drive“. Dort knüpfte er Kontakte in die Skate- und Surfindustrie. Seinen ersten Job hatte er bei der Brillenfirma Anom, dann folgten weitere Stationen. So blieb er in den USA. 2009 kam er nach Deutschland zurück und bekam einen Job bei einem Unternehmen, das weltweit Lederjacken für Firmen produzierte. 2012 machte er sich mit seiner Firma „Hake Trading and Marine Machines“ selbstständig. Hake ist verheiratet und hat eine neunjährige Tochter. Außerdem führt er auf Sylt den Mineralölvertrieb seines verstorbenen Vaters weiter.

1985 fing Ken Hake an zu surfen, im Urlaub war er oft in Frankreich, arbeitete dort auch für eine Firma. „Das Hobby hat eher mich ausgesucht. Kurz nachdem ich laufen konnte, habe ich angefangen Skateboard zu fahren.“ Da war der Schritt zum Wasser nicht weit. Er war Deutscher Meister im Surfen und Mitglied des Nationalteams.

Kens Vater, Bernd Hake, war der zweite Insulaner mit einem Porsche, 1964 fing er mit einem 356 Super an. Zuletzt besaß er einen der seltenen 964 Turbo 3.3 mit Werksleistungssteigerung. „Er war schon immer ein Petrol-Head, einer von der alten Garde“, sagt Ken Hake. Er selber kaufte seinen 911 Carrera 3.2 im Jahr 2015. „Ich habe lange nach einem passenden Fahrzeug gesucht, sicher fünf Jahre.“

Sein Auto fand er ausgerechnet in der Lagerhalle seines Vaters auf Sylt, Bekannte hatten den Elfer dort eingestellt. Granite-Green Metallic, innen Schwarz mit Olive – für ihn eine Traumkombination. „Den Besitzer, ein Freund der Familie, musste ich ein Jahr lang bearbeiten, bis er mir den Wagen verkaufte.“ Heute stehen rund 220.000 Kilometer auf der Uhr, der 911 zeigt sich leicht tiefergelegt, verfügt über Bilstein-Dämpfer in der Abstimmung „sportlich Straße“, die Bremsen wurden überholt. Der Überrollbügel von Heigo wurde so gebaut, dass er auch weiter Surfbretter im Wagen transportieren kann.

In Kalifornien hatte Ken die vielfältige amerikanische Autokultur kennengelernt. „Die Leute dort wussten natürlich, dass ich Deutscher war und von Porsche begeistert. So kam ich mit vielen in Kontakt, vor allem aus der Rennsportszene. Es gibt unglaublich schöne Rennstrecken dort, Laguna Seca oder Willow Springs und viele mehr“, sagt er. „Es gibt viele coole Festivals auf der Welt, etwa mit Choppern. Ich bin aber kein Motorradfahrer, sondern ein Porsche-Mensch. Deshalb kam mir die Idee: Warum nicht einfach diese Art von Festival, die immer von Motorrädern und Surfen begleitet werden, mal mit Surfen und Porsche zu verbinden.“ So individuell wie die Surf-Szene ist, sollen auch die Fahrzeuge beim Petro-Surf-Treffen sein. Es geht darum zu zeigen, wie bunt das Thema Porsche sein kann, wie unterschiedlich Fans ihre Fahrzeuge modifizieren. „Es gibt in der Szene so viele Leute, auch junge Menschen, die für die Marke leben – und das ist nicht eine Frage des Geldes.“

Dabei sollte man in Deutschland nicht versuchen, ein Abbild der Szene in den USA zu werden. Man habe seine eigene Geschichte, meint Ken Hake: „Mir persönlich liegt die alte Generation aus Leuten und Firmen am Herz, die besonders für den Motorsport lebten und Porsche nicht als Statussymbol sahen, wo es um Passion für den 911 ging. Ruf, Roitmayer, dp-Motorsport, Kremer und wie sie alle heißen. Ich finde das Original interessanter als das Recycelte.“◀

Text: Tobias Kindermann · Fotos: Laura Tiedtke, Felix Plehn

Mit Inga Humpes Gedanken über die Kraft der Kreativität, Le Corbusiers größter Vision, der unbekannten Seite von Hermès, dem Designer der olympischen Fackel, dem neuen Semper-Preisträger, einem Interview von ChatGPT mit ChatGPT, dem neuen Haus auf dem Campus von vitra., dem neuen Hotspot der Kreativen in Großbritanninen u.v.m.
Jetzt am Kiosk.

Oder hier:

Wer das nicht liest, ist doof!



FAHRBERICHT – PANAMERA 4 E-HYBRID

SPOILER-ALARM

Sieben Modelle umfasst sie, die aktuelle, frisch modernisierte Panamera-Palette. Dem Trend zur Elektrifizierung folgend sind die Hybrid-Modelle mit vier Typen in der Mehrzahl. Der Einstieg beginnt mit dem allradgetriebenen 4 E-Hybrid. Braucht es mehr Panamera?


PORSCHE
Panamera 4
D
S GO 607E

DAS IST ER

Porsche spricht vom Panamera der 3. Generation, aber wer es nicht besser weiß oder nicht direkt im Thema ist, wird den Typ 972 für ein Facelift des Vorgängers halten. Natürlich ist der neue Panamera kein neues Auto, vielmehr handelt es sich um viel Feinschliff bei Technik und Design.

Frischer und geschärfter tritt der Panamera auf. Die Front hat mit der neuen Bugschürze und dem zusätzlichen Lufteinlass wie die stärker konturierten Kotflügel an Profil gewonnen; das durchgehende Leuchtenband am Heck rückt die Sportlimousine näher an 911 und Taycan heran. Mit einer Länge von etwas über 5 Metern fällt der Panamera in der aktuellen Modellpalette längst nicht mehr so groß aus wie das früher mal der Fall war.

Dass es den stylischen Sport Turismo nicht mehr gibt, werden designorientierte Kunden bedauern. In diesem Segment war der Sportkombi ein Alleinstellungsmerkmal, aber wirtschaftliche Gründe sprachen dafür, ihn aus dem Programm zu nehmen. Wichtiger für die auf repräsentatives Auftreten bedachten Weltmärkte ist die Executive-Variante mit 150 mm mehr Radstand. Zwei Executive-Versionen führt Porsche im Programm: das Topmodell Turbo S E-Hybrid und den 4 E-Hybrid.

Der Einstieg in die Panamera-Modellpalette beginnt mit der Sport Limousine als reine Benziner-Version Panamera (110.900 Euro) und Panamera 4 (114.900 Euro) mit 2,9-Liter-Biturbo-V6 und 353 PS. Vom günstigsten Panamera trennt den 4 E-Hybrid ein Preisunterschied von 12.500 Euro. Der stärkere 4S E-Hybrid mit 544 PS Systemleistung kostet 138.200 Euro, darüber rangieren der frisch ins Programm genommene GTS mit dem 500 PS starken V8 sowie Turbo E-Hybrid mit 680 PS Systemleistung und der 229.400 Euro teure Turbo S E-Hybrid mit gewaltigen 782 PS Systemleistung und 1000 Nm Drehmoment.

Mit einer kombinierten Leistung von 470 PS und einem Preis von 123.400 Euro gehört



IM GEMISCHTEN BATTERIE-BENZIN-BETRIEB KOMMT DIE ÜBER 2,2 TONNEN SCHWERE SPORTLIMOUSINE AUF EINEN DURCHSCHNITTSVERBRAUCH VON 11,6 LITER SUPER PLUS.



der 4 E-Hybrid also zu den günstigeren Typen der sieben Modelle zählenden Panamera-Familie. Neu geformte LED-Scheinwerfer tragen alle Versionen beim 4 E-Hybrid sind 19-Zoll-Räder mit schwarzen Bremssätteln serienmäßig – Bremsen im leuchtenden Acidgreen, früher mal Erkennungszeichen der Elektro-Hybrid-Variante kosten jetzt Aufpreis.

Im Vergleich zu Panamera und Panamera 4 ohne E im Namen leistet der aufgeladene V6-Motor 304 PS, die Ausrichtung der Hybrid-Version ist im Vergleich zu früher deutlich mehr elektrisch: Eine wesentlich größere Batterie mit einer Kapazität von 25,9 kWh soll eine rein elektrische Reichweite von 79 bis 92 km ermöglichen, per mitgeliefertem 11-kW-Onboard-Lader werden für das Aufladen von 0 auf 100 Prozent nur rund zweieinhalb Stunden benötigt. Ebenfalls neu ist die nun 190 PS starke E-Maschine, die in das Gehäuse des Achtgang-PDK-Getriebes integriert ist. Eine Höchstgeschwindigkeit von 280 km/h und eine Beschleunigung von 4,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h gibt Porsche für den 4 E-Hybrid an – vor rund zehn Jahren lag der GTS mit 4,8-Liter-V8-Saugmotor auf dem gleichen Niveau.

DAS KANN ER

Was Fortschritt bedeutet? Wie wäre es damit: Als wir im Sommer 2011 mit dem Panamera S Hybrid als erstem teilelektrifizierten Vertreter der Baureihe unterwegs waren, lag die Leistung des E-Motors bei 47 PS. „Liegt die Batterieladung im grünen Bereich (…), sind bis zu zwei Kilometer und theoretisch sogar eine Geschwindigkeit von 85 km/h möglich“, notierten wir ins Test-Tagebuch. Beim 4 E-Hybrid von 2017 lieferte der E-Motor bereits 136 PS, die Kapazität der Batterie lag bei 14,1 kWh, die Ladezeit bei 3,6 Stunden und die Reichweite im E-Betrieb bei 39 Kilometern, gemessen unter Idealbedingungen (Tempo maximal 70 km/h, flache Strecke).

Wieder sieben Jahre später ist ein Auto wie der Panamera 4 E-Hybrid keine Ausnahmeerscheinung mehr und überzeugt zuerst und vor allem bei der rein elektrischen Reichweite. Angefahren wird grundsätzlich mit E-Power. Bei Autobahn-Richtgeschwindigkeit 130 km/h, zwischendrin auch mal schneller und langsamer, liegt der Radius bei soliden 75 Kilometern. Etwas weniger als versprochen, aber völlig alltagstauglich. Im gemischten Batterie-Benzin-Betrieb kommt die über 2,2 Tonnen schwere Sportlimousine auf einen Durchschnittsverbrauch von 11,6 Liter Super Plus.

Unterschreitet der Ladezustand das vorgesehene Minimum, wechselt das System in den Modus „Hybrid Auto“ – das Zusammenspiel zwischen Laden und Einsatz des V6-Biturbo regelt die Elektronik eigenständig. Im Sport-Modus verschiebt der Panamera Fahrwerk und









Gangwechsel in Richtung Dynamik, auf schnellen Strecken fühlt er sich damit am wohlsten.

Im Gegensatz zum 911, der im Sport-Plus-Modus in einen hektischen, aggressiven Zustand verfällt, bietet der Panamera immer noch ausreichend Restkomfort. Wofür es Sport Plus eigentlich braucht? Wir könnten es uns gut bei fahrspaßintensiven Bergetappen vorstellen.

Abseits davon, weil in den Fahrmodi Sport und Sport Plus nicht vorgesehen, käme dann das nagelneue, rund 8.000 Euro teure Aktivfahrwerk zum Einsatz. Luftfederung ist bei allen Panamera ab Werk vorhanden, aber das innovative, voll auf Fahrkomfort setzende „Porsche Active Ride“-System gibt es nur für die E Hybrid-Typen, wo es aus dem 400-Volt-Netz gespeist wird. Dabei verfügt jeder Stoßdämpfer über eine elektrisch betriebene Hydraulikpumpe, mit der aktiv auf Zug und Druck reagiert werden kann.

Beim Beschleunigen geht nicht länger das Heck nach unten, beim Bremsen taucht die Front nicht länger ein. Kein Nicken, Wanken, Sinken, in der Kurve nach außen lehnen: Active Ride hält den Wagen horizontal und fängt Fahrbahnunebenheiten mit kontinuierlicher Dämpferregelung ein. Die Insassen bekommen davon nichts mit, abgesehen beim Ein- und Aussteigen. Da macht es der Panamera den Passagieren bequem und hebt sich vollautomatisch 5,5 Zentimeter aus den Federn. Seltsam anzusehen, aber komfortabel.

DAS KANN ER NICHT

Günstig kann er gar nicht. Für den Preis eines 4 E-Hybrid von 2017 gibt es heute keinen Panamera mehr, auch die maximal möglichen 240.700 Euro für einen Turbo S E-Hybrid Executive sind eine Ansage. Trotzdem wird der E-Hybrid wegen seiner attraktiven 0,5-Prozent-Besteuerung wohl in erster Linie als Firmenwagen Verkaufserfolge feiern.

Auch das analoge Zeitalter ist beim aktuellen Typ 972 Geschichte: Wie beim Taycan trägt das Cockpit ein 12,6-Zoll-Curved-Display, dessen Anzeigen sich vom Lenkrad aus steuern lassen. Die Eingewöhnung in die Bedienung fällt leicht, auch der Griff zum Wählhebel im Armaturenbrett wird schnell selbstverständlich. Gut, dass Schalter für Lautstärke des Radios, Sitzheizung oder Klimaanlage direkt und greifbar auf der Mittelkonsole bereit liegen.

Dass ein Display oder der links vom Lenkrad liegende Startknopf günstiger herzustellen sind als Instrumente und Zündschloss, ist auch Teil der Wahrheit. Dafür sind Extras wie 21-Zoll-Turbo-Design-Räder für 4.355 Euro oder die Bi-Color-Lederausstattung für 4.278 Euro empfindlich teuer. Auch das optionale Display für den Beifahrer kostet fast 1.500 Euro Aufpreis. Insgesamt stecken Extras für fast 50.000 Euro im Testwagen! Dass die Übersicht (vor allem nach hinten) zu wünschen übriglässt, ist seit jeher beim Panamera serienmäßig.

FAZIT

Stilistisch und technisch ist der Panamera der dritten Ausbaustufe in Bestform, so gut wie der aktuelle Typ 972 sah noch kein Panamera davor aus. Mit der geschärften Dynamik schlägt das überarbeitete Design die Brücke zwischen 911 und Taycan, die Auswahl an Motorisierungen ist groß – und der 4 E-Hybrid stellt die goldene Mitte dar. Die Reichweite im E-Betrieb passt zu den Anforderungen des Alltags, der Verbrauch des Biturbo-V6 geht für ein Auto dieser Größe und Leistung völlig in Ordnung. Ein Panamera 4 mag etwas günstiger, ein GTS sportlicher und der Turbo stärker und exklusiver sein, doch in der Summe seiner Eigenschaften und im Zusammenspiel der Kräfte präsentiert sich das hybride Einstiegsmodell als Ideallösung. Achtung, Spoiler-Alarm: Mehr Panamera braucht es nicht. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Porsche

Panamera 4 E-Hybrid Typ 972

Motor: wassergekühlter V-Motor, 6 Zylinder, dohc, 24 Ventile, Biturbo / Elektromotor

Bohrung x Hub: 84,5 x 86,0 mm

Hubraum: 2894 cm³

Leistung: 224 kW (304 PS) bei 5.400–6.700/min

Drehmoment: 420 Nm bei 1.900–4.800/min

Gemischaufbereitung: Benzindirekteinspritzung

Elektromotor: permanenterregte Synchronmaschine

Leistung: 140 kW (190 PS) bei 3.200/min

Drehmoment: 450 Nm bei 700–3.000/min

Systemleistung: 346 kW (470 PS) bei 5.400–6.800/min

Systemdrehmoment: 650 Nm bei 1.000– 5.000/min

Kraftübertragung: Allradantrieb mit elektr. geregelter Lamellenkupplung

Getriebe: Achtgang-PDK

Karosserie: selbsttragend, vollverzinkt

Fahrwerk: Aluminium-Doppelquerlenker-Achse (vorn); Aluminium-Mehrlenker-Achse (hinten); Adaptive Zweikammer-Luftfederung mit Niveauregulierung, elektr. geregeltes Dämpfungssystem, drei manuell wählbare Fahrprogramme; a. W. Active Ride mit aktiven Zweiventil-Stoßdämpfern u. Einkammer-Luftfedern

Bremsen: Sechskolben-Monobloc-Aluminium-Bremssättel; innenbelüftete gelochte Scheiben 390 x 38 mm (vorn); Vierkolben-Monobloc-Aluminium-Bremssättel, innenbelüftete gelochte Scheiben 365 x 28 mm (hinten)

Radstand: 2.950 mm

Spur: 1.680 mm (vorn), 1.651 mm (hinten)

L x B x H: 5.052 x 1.937 x 1.419 mm

Räder/Reifen: 9 J x 19 mit 265/45 ZR 1920 (vorn), 10,5 J x 19 mit 295/40 ZR 19 (hinten)

Leergewicht: 2.230 kg

Zul. Gesamtgewicht: 2.825 kg

Höchstgeschwindigkeit: 280 km/h

Beschleunigung 0 100 km/h: 4,1 s

Tankinhalt: 80 l

Durchschnittsverbrauch (Werksangabe, bei entladener Batterie): 9,2–10,3 Liter SP; Durchschnittsverbrauch Test auf 1.400 km: 11,6 Liter SP

Preis: 123.400 Euro (Testwagenpreis: 171.392 Euro)

MIT DER GESCHÄRFTEN DYNAMIK SCHLÄGT DAS ÜBERARBEITETE DESIGN DIE BRÜCKE ZWISCHEN 911 UND TAYCAN – UND DER 4 E-HYBRID STELLT DIE GOLDENE MITTE DAR.

REPORT – 911 COMPETITION TYP 996

WER BIN ICH?

Offensichtlich ein Elfer mit exklusiver Note, die Nummer 3 von 16 – so steht es auf den Edelstahlblenden der Schweller! Mit Wettbewerb hat der seltene 996 Competition nichts zu tun, er ist ein 911 für den individuellen Geschmack. Seit 50 Jahren baut Porsche solche Autos zu ganz besonderen Gelegenheiten.





Augenblick mal: Als Elfer der modellgepflegten Generation 996 trägt das Schweizer Sondermodell von 2003 serienmäßig Scheinwerfer im Turbo-look. Arctissilber ist zurückhaltend und klassisch zugleich, viele 996-Käufer votierten dafür.

Das Eingeständnis vorneweg. In das Thema 996 habe ich mich erst eingearbeitet und dann dafür begeistert. Heute steht ein 996 Targa in der Garage; Carrera 4, Cabrio, Turbo S, 996 GT3 RSR und GT2 bin ich alles schon gefahren. Aber von einem 996 Competition habe ich noch nie gehört! Die Aussage „Gab es bei Porsche nie“, kommt mir schon längst nicht mehr über die Lippen – die Marke ist immer wieder für Überraschungen gut.

Dass die Generation 996 die ganz große Vielfalt lebt, ist längst kein Geheimnis mehr. Vor 20 Jahren zählte die 911-Palette allein 15 verschiedene Modelle. Hinzu kamen Extras, Exclusive-Optionen und Leistungssteigerungen sowie limitierte Spezial-Editionen ab Werk. Der 996 Competition gehört dazu.

Er ist ein Zweig, der vom Ast der Extra-Ausgaben abgeht; ein Geschäftsmodell, das Porsche seit 50 Jahren erfolgreich kultiviert. Keine Elfer-Generation ohne Sonderfall, ohne Sammlerstück und Add-on. Der 996 Competition ist noch spezieller, ihn gab es 2003 nur in der Schweiz zu kaufen. Und das auch nur 16-mal.

Das Konzept des Sondermodells für einen nationalen Markt ist 2003, als sich das 911-Debüt zum 40. Mal jährt, schon längst kein neues mehr. 1976 lancierte Porsche das Signature-Sondermodell des 911 und 1980 die Weissach-Serie mit 911, 924 und 928, beides limitierte Serien für den US-Markt. 1989 ließ sich der französische Importeur Sonauto auf Sonderwunsch zehn Einheiten eines hochexklusiven, randvoll mit Extras ausgestatteten 911 Turbo 3.3 S bauen. 2005 wurde der nur für die USA vorgesehene PCA 50th Anniversary 911 auf 997 Carrera S-Basis vorgestellt – mit dem auf 50 Einheiten limitierten Jubi-Elfer wird das 50-jährige Bestehen des Porsche Club of America gefeiert.

996 LEBT DIE GROSSE VIELFALT

Die Liste lässt sich fortsetzen. 25 Autos zählte die 911 Targa 4S Exclusive Alex Edition von 2017, die an die Wagen der niederländischen Rijkspolitie erinnern sollte. 2019 erschien der auf 20 Exemplare begrenzte, 252.000 Euro teure 911 Carrera 4S Ben Von jr. in Fischsilbergrau, der Farbe des ersten in den Nieder-

landen verkauften 356. Eine Hommage an den Importeur der Niederlande.

Auch vom Einstiegsmodell 924 fertigte Porsche verschiedene Sonderserien für den US-amerikanischen, italienischen und französischen Markt. Die Stückzahlen schwankten teilweise stark: mal wurden nur 30, dann wieder bis zu 1.400 Autos gebaut.

Und auch die Schweiz wurde bedient. Die Swiss Special Edition erschien im Frühjahr 1978 in einer Auflage von nur 100 Stück. Zum Lack in Pearl-Metallic, eigentlich eine VW-Scirocco-Farbe, gehörten Sitze aus dem 911 SC mit braunem Kunstleder und beigen Nadelstreifen-Mittelbahnen, ein Lederlenkrad und getönte Scheiben rundum, Radio und Leichtmetallräder waren serienmäßig. Anlass der Sonderedition war der Verkauf des 10.000. Porsche in der Schweiz im Dezember 1977. Zwei Jahre später folgt das Schweizer 924-Sondermodell Kork mit beige-braunem Interieur und honigfarbenem Nadelstreifen-Stoff, von dem 300 Autos gebaut werden.

Der 996 Competition der Nullerjahre ist ein Sonderfall der besonderen Art, eben weil er so stark limitiert ist. 16 Fahrzeuge zum









DER 996 COMPETITION IST EIN ZWEIG, DER VOM AST DER EXTRA-AUSGABEN ABGEHT; EIN GESCHÄFTSMODELL, DAS PORSCHE SEIT 50 JAHREN ERFOLGREICH KULTIVIERT. KEINE ELFER- GENERATION OHNE SONDERFALL.




KM/H
143134 km
3065.9 km
15.0 °C
9:20


PORSCHE




No. 3/16

Stückpreis von je 129.700 Franken, mehr waren es nicht! Warum 16? Vielleicht gab die Anzahl der Schweizer Niederlassungen, der Porsche Zentren im Jubiläumsjahr 2003 die Zahl vor. Nichts Genaues weiß man nicht. Oder können Leser mehr dazu sagen?

DREI LACKFARBEN UND WENIGE EXTRAS STEHEN ZUR WAHL

Immerhin machte sich der Vertrieb die Mühe, dem gering dosierten 996 einen eigenen Prospekt mit auf den Weg zu geben. „Sportlichkeit, Komfort, Technik, Design, Agilität und Sicherheit verschmelzen hier trotz ihrer gegensätzlichen Ausprägungen zu einer harmonischen Einheit. Das war, ist und bleibt die Erfolgsformel 911. Und diese ergänzen wir mit dem Sondermodell 911 Carrera Competition."

Natürlich ergab es Sinn, bei einer Kleinstauflage von 16 Autos die Auswahl an Extras einzugrenzen, aber immerhin: zur Wahl standen Arctissilber, Nachtblau und Basaltschwarz sowie Sport- oder Normalfahrwerk. Zur serienmäßigen Ausstattung des eher leicht geschärft als für den Wettbewerb konfigurierten 996 gehörten Xenon-Scheinwerfer, 18-Zoll-Carerra-Räder und Sechsgang-Schaltgetriebe.

Von „Noch mehr 911 im Competition" spricht der Prospekt, erwähnt die vielleicht

DAS CARRERA-POWERKIT X51, DIE WERKSLEISTUNGSSTEIGERUNG VON 320 AUF 345 PS ENTSPRICHT DEM WETTBEWERBSGEDANKEN DES COMPETITION-ELFERS.







wichtigste Änderung aber nur am Rande: die Werksleistungssteigerung von serienmäßigen 320 auf 345 PS. An der Höchstdrehzahl von 6.800/min änderte sich nichts, das maximale Drehmoment wurde aber erst bei höheren Drehzahlen (4.800 statt 4.250/min) erreicht.

WARUM 16 BLEIBT UNKLAR

Auf der Porsche Tequipment-Liste der Extras wurde das Carrera-Powerkit als X51 geführt und ließ sich auf Wunsch für alle Carrera- und Carrera-4-Typen mit Schaltgetriebe im PZ nachrüsten. Das Leistungsplus resultierte aus einer Leichtmetall-Ansauganlage, geänderten Nockenwellen und Abgaskrümmern, einer modifizierten Motorsteuerung sowie einem zusätzlichen Wasserkühler.

911 Competition Typ 996

Motor: Typ 96/03 S, wassergekühlter Boxermotor, 6 Zylinder, dohc, 24 Ventile

Bohrung x Hub: 96,0 x 82,8 mm

Hubraum: 3.596 cm³

Leistung: 254 kW (345 PS) bei 6.800/min

Drehmoment: 370 Nm bei 4.800/min

Verdichtung: 11,3 : 1

Gemischaufbereitung: Bosch Motronic ME 7.8

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Sechsgang-Schaltgetriebe Typ G 96/01

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

Fahrwerk: McPherson-Federbeine, Längs- und Querlenker aus Leichtmetall, Schraubenfedern, Zweirohr-Gasdruck-dämpfer, Stabilisator (vorn); LSA-Mehrlenkerhinterachse und Fahrschemel aus Leichtmetall, Schraubenfedern, Gasdruckdämpfer, Stabilisator (hinten)

Bremsen: 4-Kolben-Monobloc-Aluminium-Festsättel; innenbelüftete gelochte Scheiben 318 x 28 mm (vorn), 299 x 24 mm (hinten)

Radstand: 2.350 mm

Spur: 1.455 mm (vorn), 1.480 mm (hinten)

L x B x H: 4.430 x 1.770 x 1.295 mm

Räder/Reifen: 8 J x 18 mit 225/40 ZR 18 (vorn), 10 J x 18 mit 285/30 ZR 18 (hinten)

Leergewicht: 1.370 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1.790 kg

Höchstgeschwindigkeit: 290 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 4,9 sec

Tankinhalt: 64 l

Bauzeit: 2003

Stückzahl: 16

IN DER SUMME SEINER BESONDEREN EIGENSCHAFTEN ÄHNELT DER FEIN GEMACHTE COMPETITION DEM 1963 MAL GEBAUTEN SONDERMODELL „40 JAHRE 911“.





Auf einen Blick: Der besondere Elfer bekommt einen speziellen Prospekt mit auf den Weg. Der verspricht „Noch mehr 911 im Competition“. Schwarzes Leder und Sechsgangschaltgetriebe sind gesetzt.

Zu erkennen gibt sich das rare Sondermodell erst auf den zweiten Blick, und im vorliegenden Fall das sogar auch nur seinen Insassen. Weil der im „Carrera“-Stil gehaltene „Competition“-Schriftzug bei diesem Auto nur noch beiliegt, aber nicht mehr auf dem Heckdeckel klebt, findet sich die Bezeichnung des Sondermodells nur am Alu-Schaltknauf und auf den Einstiegsblenden aus Edelstahl: „No. 3 von 16“ steht dort im Fall unseres Fotoautos.

In der Summe seiner besonderen Eigenschaften ähnelt der fein gemachte Competition – es gibt Leder im Innenraum und geprägte Porsche-Wappen auf den Kopfstützen – mit dem X51-Motorkit dem viel bekannteren, weit verbreiteten Sondermodell, das Porsche anlässlich des 40. Geburtstags des 911 zeitgleich mit einer Stückzahl von 1963 Einheiten auflegte: dem „40 Jahre 911“. Wahrscheinlich dürfte der Anlass der gleiche gewesen sein.

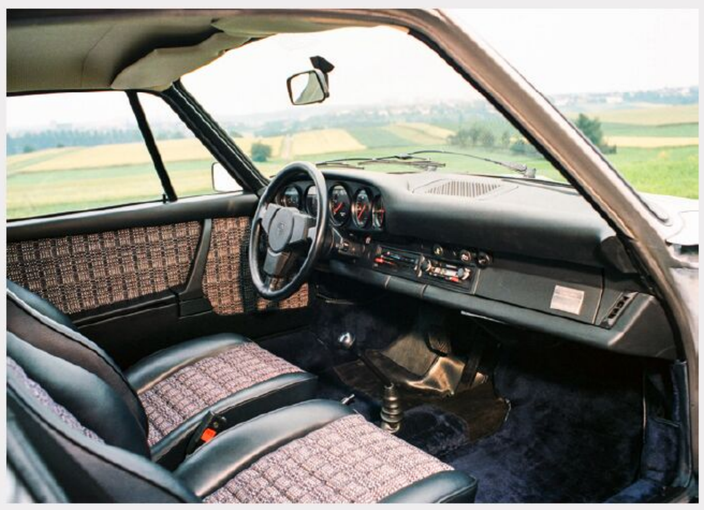
SCHALTKNAUF UND BLENDEN TRAGEN DIE NUMMER 16

Und trotzdem wirkt der 911 Competition im Vergleich zum exaltierteren Jubi-Elfer mit der Turbo-Bugschürze und den polierten Fünfspeichen-Rädern unauffälliger, zurückhaltender. Er ist ein 996, der den Nerz nach innen trägt, sportlicher und direkter loslegt als die 320 PS starke Serienversion und gediegener auftritt als viele normale Carrera-Typen mit Heckantrieb, die doch immer auch den Einstieg in die Baureihe darstellten.

Für den US-Markt hätte Porsche wohl dicker aufgetragen als bei einem distinguierten Sondermodell für die Schweiz. Ein besonderer Typ, ein Elfer für Auskenner ist der 996 Competition sowieso: die Nummer 3 von 16 eben.









EXKLUSIV AB WERK – 50 JAHRE 911-SONDERMODELLE

Auch ein Jubi-Elfer feiert mal Jubiläum. 50 Jahre alt wird die Idee des 911-Sondermodells 2024. Das erste Jubiläumsmodell 25 Jahre Fahren in seiner schönsten Form erscheint 1974 als 911, 911 S und Carrera in einer begrenzten Auflage von 400 Exemplaren für den deutschen und 500 für den US-amerikanischen Markt. Jedes Auto wird von einer 4,5 x 6,5 Zentimeter großen Plakette mit Signatur des Firmenchefs Dr. Ferry Porsche am Handschuhkastendeckel als Extra-Ausgabe kenntlich gemacht. Die Farbe „Silbermetall", Sitze in blauschwarzem Tweed und Kunstleder sowie das Ausstattungspaket M426 machen den Jubiläums-Elfer speziell und stylisch.

Das M426-Paket umfasst außerdem schwarzmattierte Chrom- und Eloxalteile, einschließlich des Sicherheitsbügels beim 911 Targa, 6-Zoll-ATS-Druckgussfelgen in „Blaugraudiamant" sowie Fünfganggetriebe und Stabilisatoren. Ein Lenkrad im Durchmesser 380 mm, Blaupunkt „Bamberg"-Kassettenradio mit elektrischer Antenne, Scheinwerfer-Reinigungsanlage und eine beim Coupé zweistufig beheizte Heckscheibe (serienmäßig beim 911 Targa) gehören ebenfalls dazu. 33.350 Mark kostete das 911 Coupé, 44.350 DM der Carrera in Targa-Ausführung.

Bis zum nächsten Sondermodell vergehen einige Jahre. Vom 1981 vorgestellten Sondermodell 50 Jahre Porsche werden 589 Einheiten der Typen 911, 928 und 924 für Deutschland und 425 Stück für den „Rest der Welt" gefertigt. Die für den heimischen Markt gebauten 200 Porsche 911 SC werden ausschließlich in der ansonsten nicht verfügbaren Sonderfarbe „Meteor-Metallic" ausgeliefert. Allen drei Jubiläums-Modellen gemeinsam ist die Innenausstattung in weinroter Leder-Stoff-Kombination und eine Anzahl sonst aufpreispflichtiger Extras. Die Kopfstützen trugen einen eingestickten „F. Porsche"-Schriftzug, den auch gleich die dritte Sonderedition des Modelljahres 1988 übernimmt.

Im Sommer 1988 folgt die Extraausgabe zum 25-jährigen Produktionsjubiläum des Elfers. Der 911 Carrera 3.2 stellt die Basis. Die Wagen werden unter der Option M097 (Deutschland), M098 (USA) oder M099 (Rest der Welt) ausgeliefert. Die deutschen Modelle tragen einen Lack in Dunkelblau-Metallic und eine Vollledersausstattung in Perlgrau mit einem Teppich in passender Farbe. Die USA-Fahrzeuge präsentieren sich in Silber-Metallic mit Ganzlederausstattung und Teppich in Seidengrau. Die 911 für die anderen Länder erhalten Marineblau-Metallic als Außenfarbe, eine Vollleder-Innenausstattung in Blau-Metallic und einen Seidenveloursteppich in Silberblau. Alle Wagen verfügen über eine längliche, rechteckige Plakette auf dem Handschuhfach mit der Aufschrift „Jubiläumssonderserie 25 Jahre Porsche 911".

Der 30. Geburtstag des 911 fällt in die Zeit der Generation 964. Das in Deutschland 145.900 Mark teure Jubiläums-Modell besitzt Allradantrieb, die breite Karosserie des 911 Turbo, aber keinen feststehenden Heckspoiler. Der ins dunkle Violett spielende Farbton „Viola-Metallic" ist für die Sonderserie reserviert, wahlweise stehen Amethyst-Metallic und Polarsilber-Metallic zur Wahl. Eine Plakette auf der Hutablage trägt die Nummer des auf 911 Einheiten limitierten Modells, eine weitere weist nach innen. Weil in Spiegelschrift geschrieben, hat der Fahrer das Jubiläum „30 Jahre 911" stets im Blick.

996 MILLENIUM

Das erste 996-Sondermodell erscheint zwei Jahre nach der Vorstellung der Baureihe zum Modelljahr 2000 – das klingt nicht weit weg, ist aber schon so lange her, dass das offizielle Fotoauto noch ein DIN-Kennzeichen mit der Kennung S - PR 233 trägt. Das bevorstehende neue Jahrtausend gibt der Sonderedition seinen Namen: 911 Millennium. Die Basis liefert der Carrera 4 mit serienmäßigem 3,2-Liter-Motor und 300 PS. Auch der Lack ist noch sehr Neunzigerjahre, ein schwarz-grün-lila changierender Farbton mit dem Namen „Violettchromaflair".

Ein um 10 mm tiefergelegtes Sportfahrwerk und hochglanzpolierte 18-Zoll-Turbo-Look-Räder gehören ebenso zur Sondermodellausstattung wie Heckscheibenwischer, Litronic-Scheinwerfer, Schiebedach und verchromte Auspuffblenden aus Edelstahl. Ein bisschen wirkt der üppig ausgestattete, 185.000 Mark teure Milleniums-Elfer, als hätte sich der Vertrieb bei Farbe und Ausstattung am US-Markt orientiert. Es gibt reichlich braunes Leder im Innenraum – von den voll elektrischen Sitzen über die Lenksäulenverkleidung bis hin zum Passivhörer –, kombiniert mit dunklem Ahornholz und Zifferblättern in Aluminiumoptik. Eine Plakette an der Mittelkonsole gibt Aufschluss darüber, um welches der 911-mal gebauten Sondermodelle es sich handelt.









996 40 JAHRE 911

Die zweite Sonderedition der Baureihe 996 gehört zur Reihe der Jubiläums-Elfer. Anlässlich des 40. Geburtstag der Markenikone baut Porsche 1963 Stück des 2003 vorgestellten Jubi-Modells, das zurückhaltender als der 911 Millennium auftritt und kleine Schriftzüge an Mittelkonsole und Heckdeckel trägt. 3,6 Liter Hubraum, also rund 0,2 Liter mehr als zuvor, sind beim 996 der zweiten Generation serienmäßig, beim 996 40 Jahre 911 kommt noch die Werksleistungssteigerung obendrauf: 345 PS bedeuten ein Plus von 25 PS.

Zum exklusiven Auftritt gehören der Lack in GT-Silbermetallic, der bisher dem Carrera GT vorbehalten blieb, und dunkelgraues Leder im Innenraum. Vorne trägt der Jubi-996 die Bugschürze mit den großen Lufteinlässen des Turbo, seitlich Schwellerblenden im Stil des GT3 und hinten polierte Endrohre. Auch die 18 Zoll großen Carrera-Räder sind poliert, Bi-Xenon-Scheinwerfer, Sportfahrwerk, Sportsitze und Schiebedach sowie PSM gehören zur Liste der Sonderausstattungen, die das Jubiläums-Modell 95.616 Euro teuer machen. Immerhin, als zusätzliche Goodies werden zwei maßgeschneiderte Lederkoffer, ein passendes Schlüsseletui und eine Brieftasche mitgeliefert.





992 911 TURBO 50 JAHRE

Dieses Jubiläum konnten sie sich in Zuffenhausen nicht entgehen lassen. Zum 50. Geburtstag des 911 Turbo legt Porsche ein limitiertes, natürlich aufgeladenes Jubi-Modell auf, in Anlehnung an das Jahr des Debüts auf 1.974 Exemplare begrenzt. Basis des 911 Turbo 50 Jahre (das optionale Heritage-Paket kostet extra) ist der 2019 vorgestellte, 650 PS starke Turbo S der Generation 992, der Look des Innenraums mit Sitzmittelbahnen im Schottenkaro-Muster soll an die Siebzigerjahre erinnern. Zu den aktuellen Zutaten gehören jede Menge Bauteile im neuen, Turbo-exklusiven Farbton Turbonit, unter anderem der Einleger im Heckdeckel, Tankdeckelverschluss, Porsche-Wappen, Modellschriftzug „turbo 50" und die Turbo S Exclusive Design-Räder gehören dazu. Ein besonderes Stück Firmengeschichte ist das neueste Jubi-Modell schon heute – zu sehen ist der 911 Turbo 50 Jahre in der bis zum 12. Januar 2025 laufenden Sonderausstellung „Beyond Performance – 50 Jahre Porsche Turbo" im Porsche Museum. ◀

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



Scanne mich!
www.beachhouse.nl

BEACHHOUSE
HOTEL

Luxuriöses Strandhotel

Das Beachhouse Hotel ist das einzige Hotel in Zandvoort, das direkt am Strand liegt. Von unserem Boutique-Hotel aus können Sie direkt an den Strand gehen und in luxuriösen, komfortablen Zimmern wohnen.

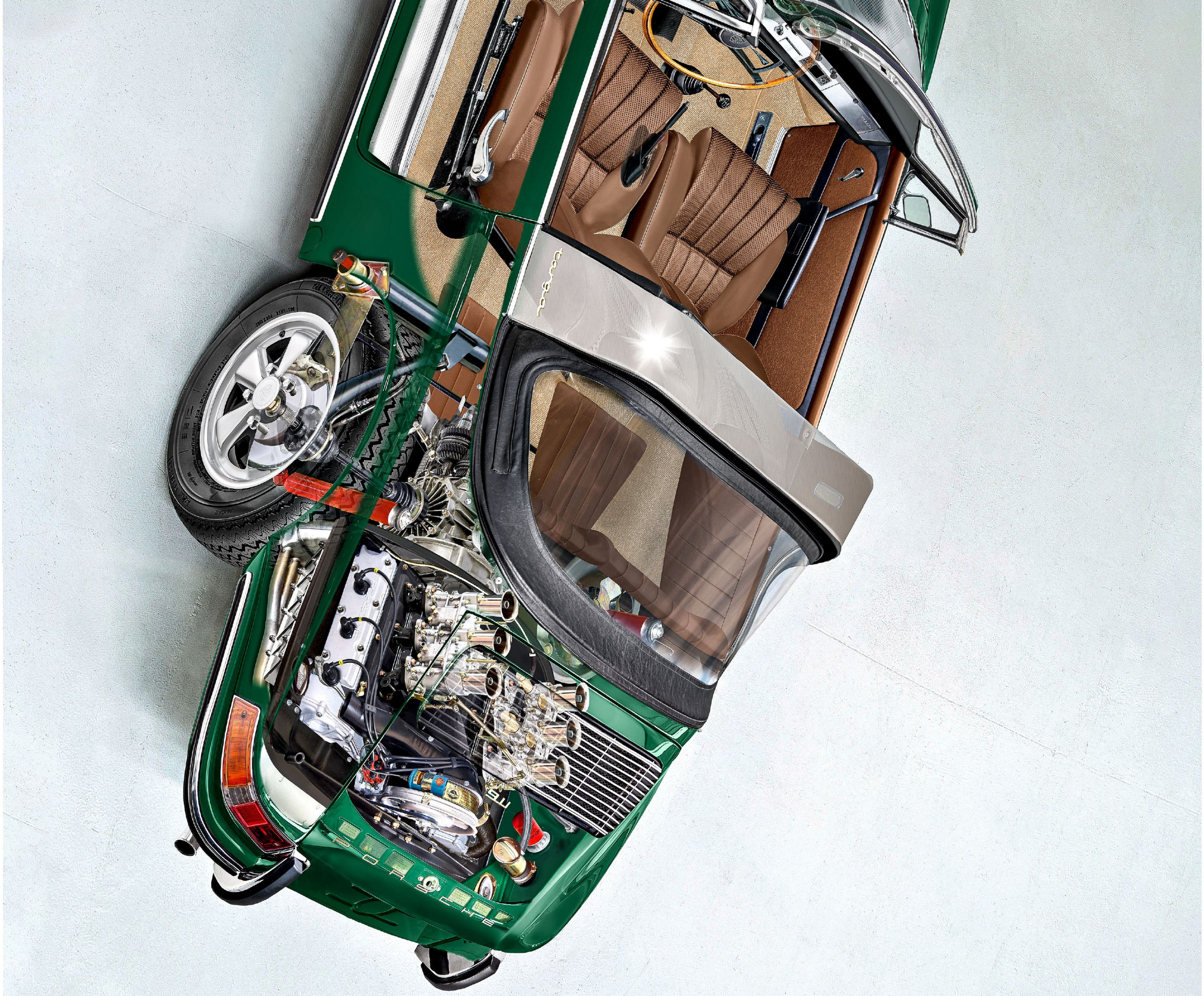
Erleben Sie es selbst und buchen Sie jetzt!



MAGAZIN – SCHNITTZEICHNUNGEN

DEN DINGEN AUF DEN GRUND SEHEN

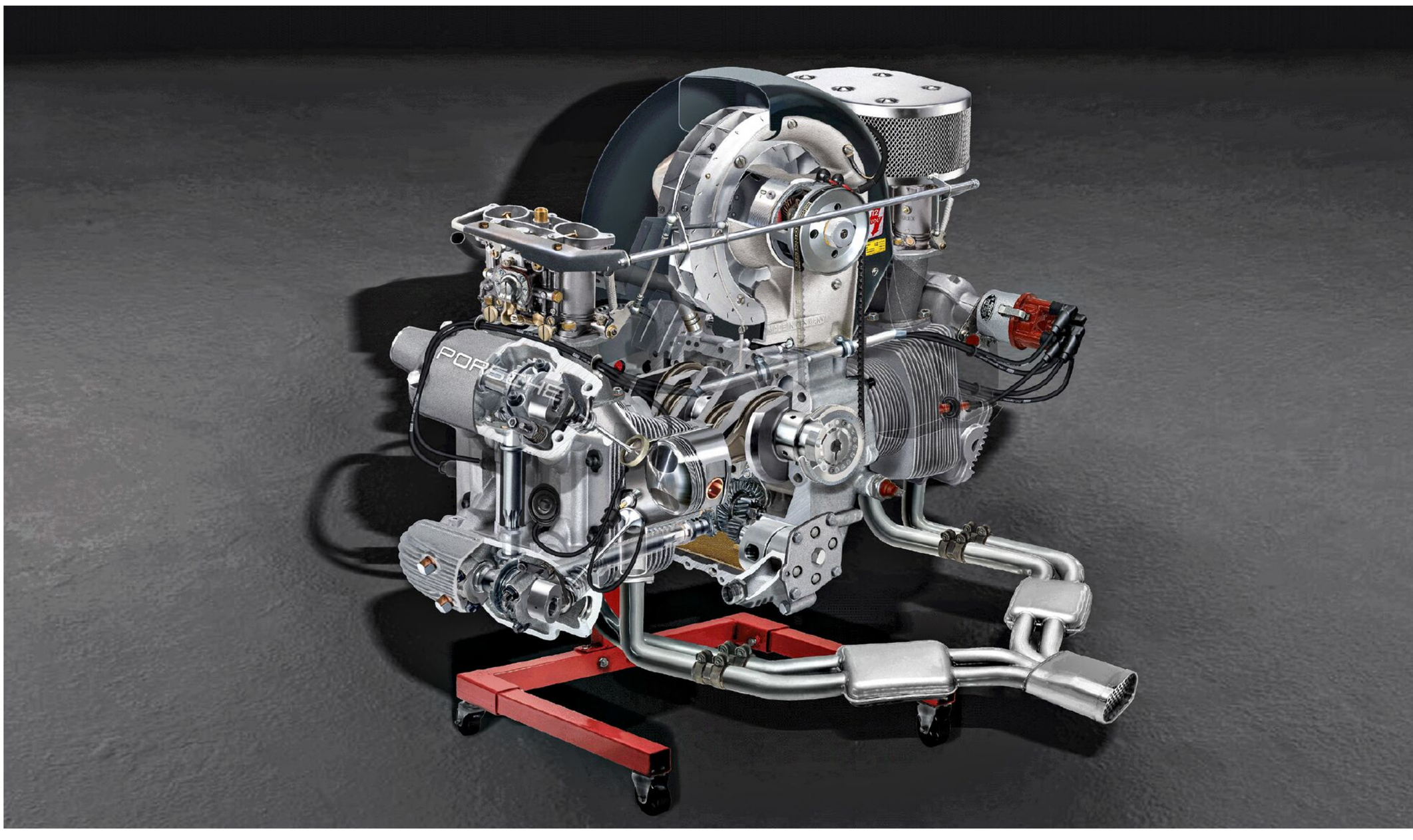
Es ist nicht das, wonach es aussehen mag! Das ist kein Röntgenbild, keine Zeichnung, kein Foto. Es ist ein Gesamtkunstwerk aus bis zu 100.000 Detailbildern.

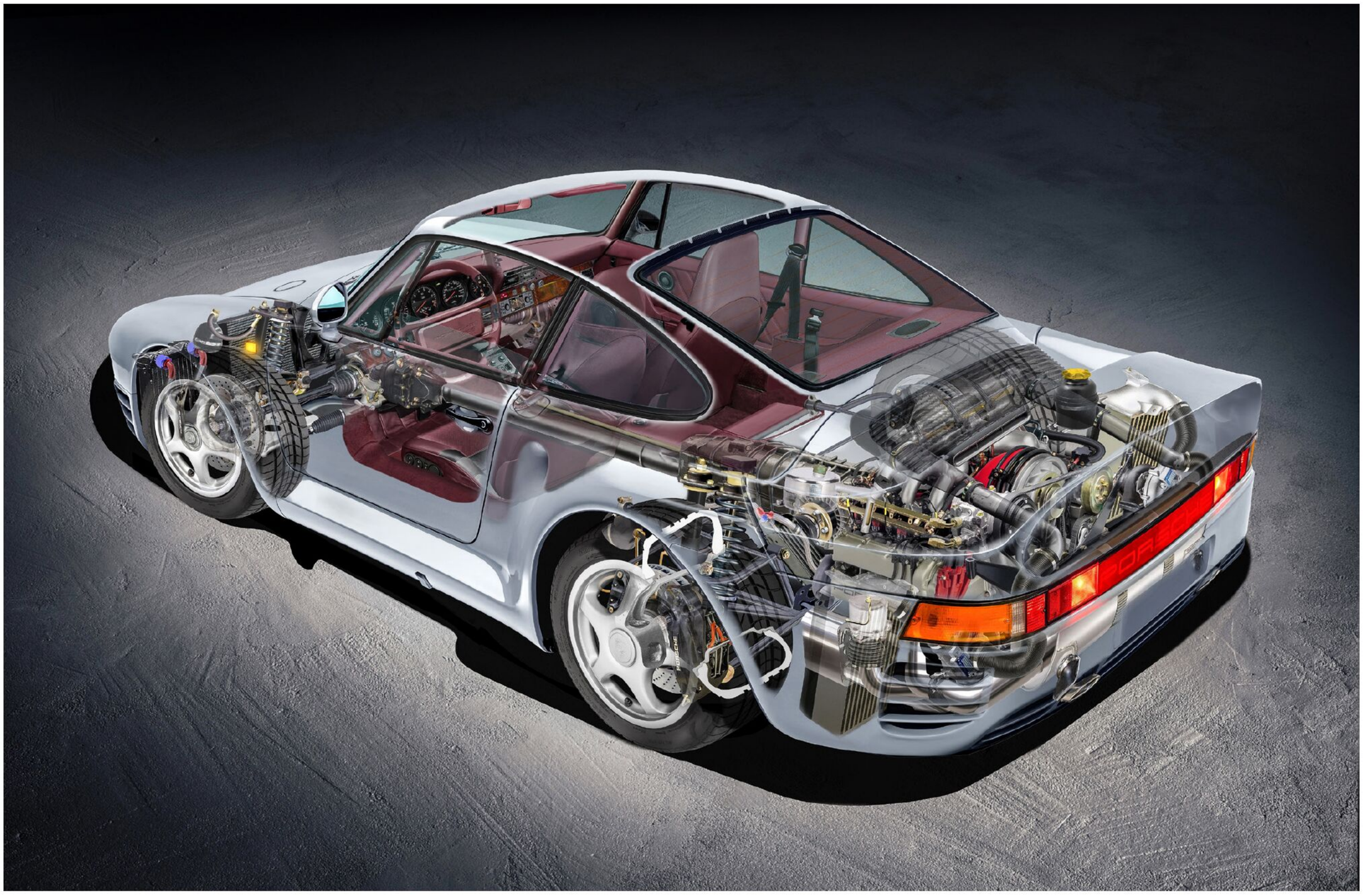


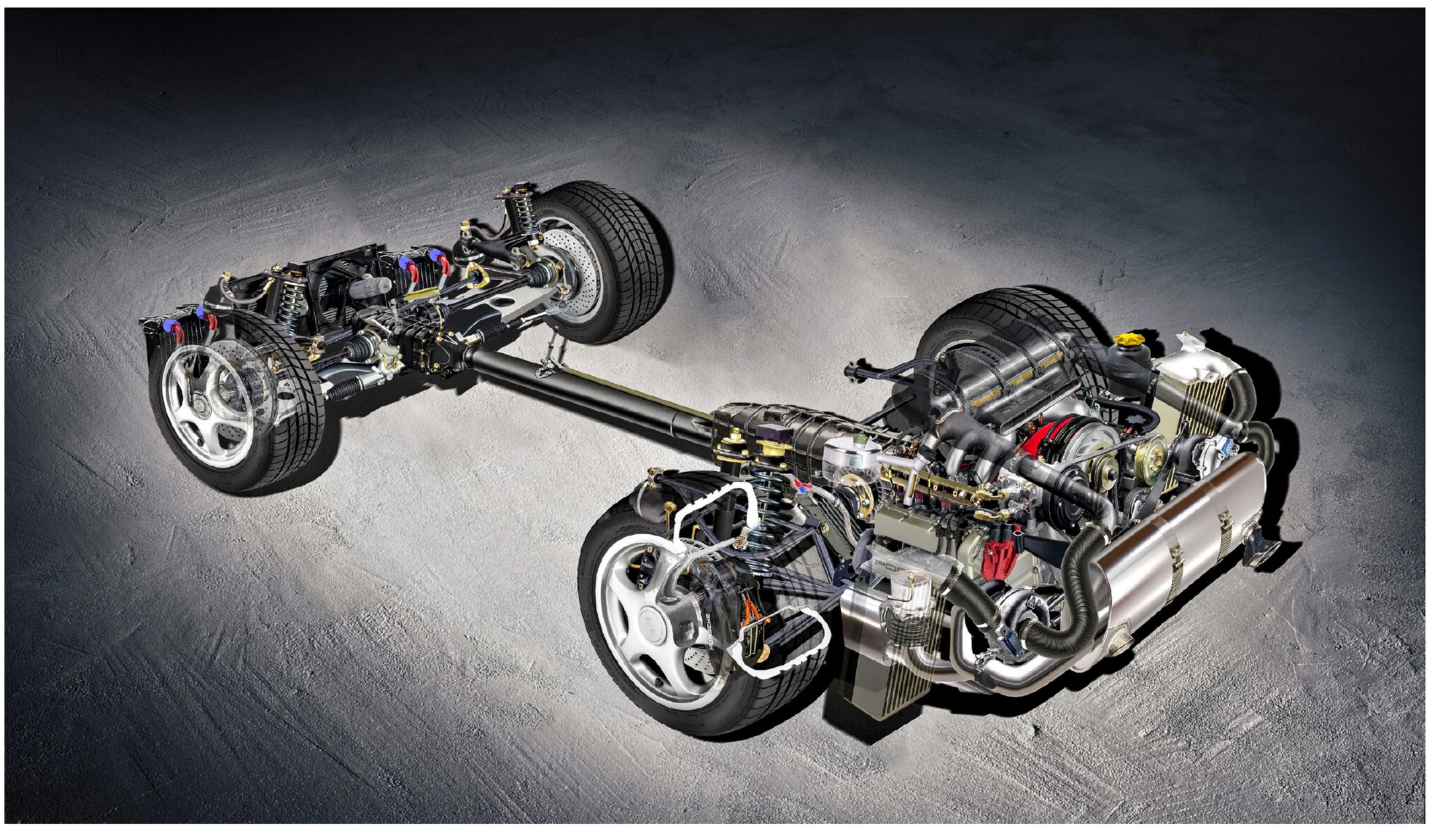


PROJEKT CARRERA: UM AUFBAU UND FUNKTIONSWEISE DES KOMPLEXEN FUHRMANN-MOTORS BESSER ZU VERSTEHEN, KAUFTE, MONTIERTE UND OPTIMIERTE GÜNTER SCHRANZ IM VORFELD EIN MODELL DES CARRERA-TRIEBWERKS.


Speedster


PORSCHE









„MEINE SCHNITTZEICHNUNGEN FERTIGE ICH ALS VIRTUELLE KOPIE ANHAND VON DETAILFOTOS AN. DAFÜR BRAUCHT ES BIS ZUR FERTIGSTELLUNG ZWISCHEN 500 UND 1.000 STUNDEN."

Günter Schranz



Schnitt-Macher: Günter Schranz´ Cutouts entstehen am Hochleistungsrechner. Am Ende beträgt die Datenmenge zwei bis drei Gigabyte.

Die Arbeit dahinter, die könne Günter Schranz trotz aller technischer Fertigkeiten und professioneller Rechnerleistung nicht sichtbar machen. Die endlose Recherche, das Sammeln von Informationen und Bildern, das Anhäufen von mehr als 100 Gigabyte Daten, die es benötigt, um seine Cutouts Bild für Bild in bis zu 1.000 Ebenen übereinander zu legen, bis der Blick von außen durch die Karosserie bis auf die Zahnradflanken der Nockenwellen reicht. „Meine Arbeitsweise macht es möglich, Cutouts von jedem real existierenden Original als eine virtuelle Kopie anhand von Detailfotos anzufertigen. Dafür braucht es bis zur Fertigstellung zwischen 500 und 1.000 Stunden."

Seine erste Arbeit aus dem Jahr 2018, sagt Günter Schranz aus Innsbruck, sei ein Freundschaftsdienst gewesen: die Schnittzeichnung eines EC 135-Helicopters für seinen Chef. 1.000 Stunden habe er benötigt, aber für den Ingenieur und Hubschrauberpiloten Schranz war es eben auch eine besondere Freude – und der Auftakt zu einer Serie von drei weiteren Hubschrauber-Cutouts inklusive hochkomplexer Cockpitdarstellungen. Und später dem Wechsel zu historischen Fahrzeugen.

„Dass ich meinen 356 B von 1962 vor 30 Jahren verkauft habe, reut mich immer noch", sagt Schranz. „Ein tolles, ganz besonderes Auto aus Erstbesitz der Familie Swarovski. Auch das war für mich ein Grund, eine 356-Schnittzeichnung anzufertigen." Weitere Fahrzeuge folgten, zum Teil auch im Auftrag des jeweiligen Besitzers: Ferrari 250 Europa, Dino und Testarossa, Porsche 356 Carrera und 959, VW Bus, Mercedes 280 CE, Pagode und 300 SL. „Allein die Gitterrohrrahmen für Coupé und Cabrio zu erstellen war eine verrückte Arbeit", sagt Schranz.

Grundlage dafür seien Fotos, Ersatzteilkataloge und Werkstatthandbücher, so vorhanden und umso detailreicher, desto besser. Um sich die Funktionsweise eines Fuhrmann-Motors leichter vorstellen zu können, kaufte, montierte und optimierte Günter Schranz (66) im Vorfeld ein Modell des Carrera-Triebwerks.

Im Gegensatz zu den berühmten Cutout-Künstlern Kevin Hulsey und David Kimble, die ihre Zeichnungen in Airbrush-Technik illustrierten, „ … nähere ich mich dem Thema von der technischen Seite", sagt Günter Schranz. „Der Gebrauch von 3D-Software und Technisches Zeichnen waren Teil meines Studiums."

Der Anspruch der fotorealistischen Arbeit sei klar: Am Ende der mit Photoshop erstellten Arbeit muss das Bosch-Blechschild auf dem Verteiler ebenso lesbar und erkennbar sein wie der Hersteller der Zündkabel oder die Markierungen auf dem Nockenwellenrad. Dadurch erklärt sich auch die gigantische Datenmenge einer einzigen Schnittzeichnung von zwei bis drei Gigabyte. Ein Gesamtkunstwerk dieser Größe beansprucht in jeder Hinsicht viel Raum. ◀

www.artstation.com

Text: Jan-Henrik Muche / Bilder: Günter Schranz

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!**



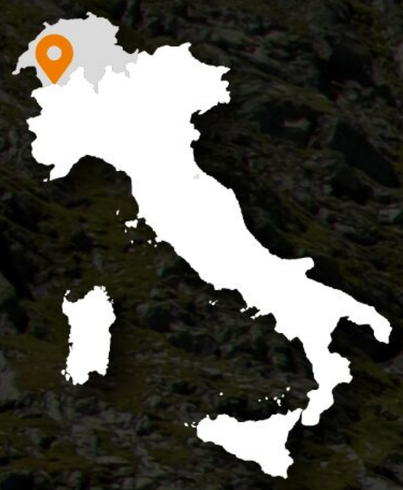
Kein Zusammenhang mit der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Ferdineo®

unterstützt von PFF

ROUTEN-PLANER

GROSSER SANKT BERNHARD



LAND : SCHWEIZ + ITALIEN

REGION : KANTON WALLIS (CH) + AOSTATAL (I)

HÖCHSTER PUNKT : 2.469 M

ZIELPUNKTE : SANKT BERNHARD HOSPIZ, ENOTECA AL SAZIO





Der 2.469 Meter hohe Pass des Großen St. Bernhard verbindet den Kanton Wallis und das Rhonetal in der Schweiz mit den Regionen Aostatal und Piemont in Italien. Da sich der Gipfel auf der eidgenössischen Seite der Grenze befindet, ist die Strecke der dritthöchste Straßenpass der Schweiz.

Der Große Sankt Bernhard, auch Col du Grand-Saint-Bernard oder Gran San Bernardo genannt, war einst eine Römerstraße und im Mittelalter als Col du Mont-Joux bekannt. Diese wichtige Passage über die Berge wurde seit der Antike von Händlern, Pilgern sowie Reisenden genutzt und stellte eine wichtige Verbindung zwischen den Alpenregionen dar. Im 11. Jahrhundert gründete Bernhard von Menthon hier das Hospice du Grand-Saint-Bernard, um Reisenden in Not zu helfen. In Anerkennung dessen wurde aus dem Col du Mont-Joux der Große Sankt Bernhard.

Bereits 1893 war die 48 Kilometer lange Straße von Martigny zum Gipfel auf der Schweizer Seite fertig, 1905 auch das 33 Kilometer lange Stück von Aosta aus. Heute ist die Passstraße nur noch in den sommerlichen, schneefreien Monaten des Jahres befahrbar. Ein 5.850 Meter langer Tunnel verbindet die beiden Täler seit 1964, er ist die Hauptverkehrsader.

Von Norden her über die Schweiz kommend, beginnt der Passaufstieg bei der Stadt Martigny. Schnell verschwinden die Weinberge des Tals und die Landschaft wird alpiner. Nach etwa 30 Kilometern Fahrt erreicht man das Dorf Bourg-Saint-Pierre. Gleich außerhalb des Dorfes beginnt der Tunnel des Großen Sankt Bernhard. Man folgt eine Weile der überdachten Hauptstraße und muss aufpassen, dass man die Ausfahrt zur Passstraße nicht übersieht.

Ab hier beginnt der Spaß, denn die Straße wird schmaler, die Streckenführung abwechslungsreich – die breiten Geraden der Hauptstraße sind vorbei, wir befinden uns nun auf einer richtigen Bergstraße. Ab der Abzweigung zum Tunnel trennen uns sieben Kilometer vom Gipfel, sieben Kilometer an intensivem Fahrvergnügen. Hier reihen sich die Kehren und Kurven des Passes ohne Unterbrechung aneinander und es wird mehr als eine Fahrt brauchen, um sich den Straßenverlauf einzuprägen und die Ideallinie zu finden.

Auf 2.469 Metern Passhöhe legen wir vor dem historischen Hospiz-Gebäude einen Stopp ein und werden mit einem atemberaubenden Panorama belohnt. Im tiefblauen Wasser des Lac du Saint Bernard, nur wenige Meter unterhalb des Passes, spiegeln sich die gegenüberliegenden Gipfel der italienischen Alpen. Heute ist das Hospice du Grand-Saint-Bernard nicht mehr das einzige Gebäude auf der Passhöhe, sondern rund um den See wurden mehrere Restaurants, Hotels und Souvenirläden errichtet.

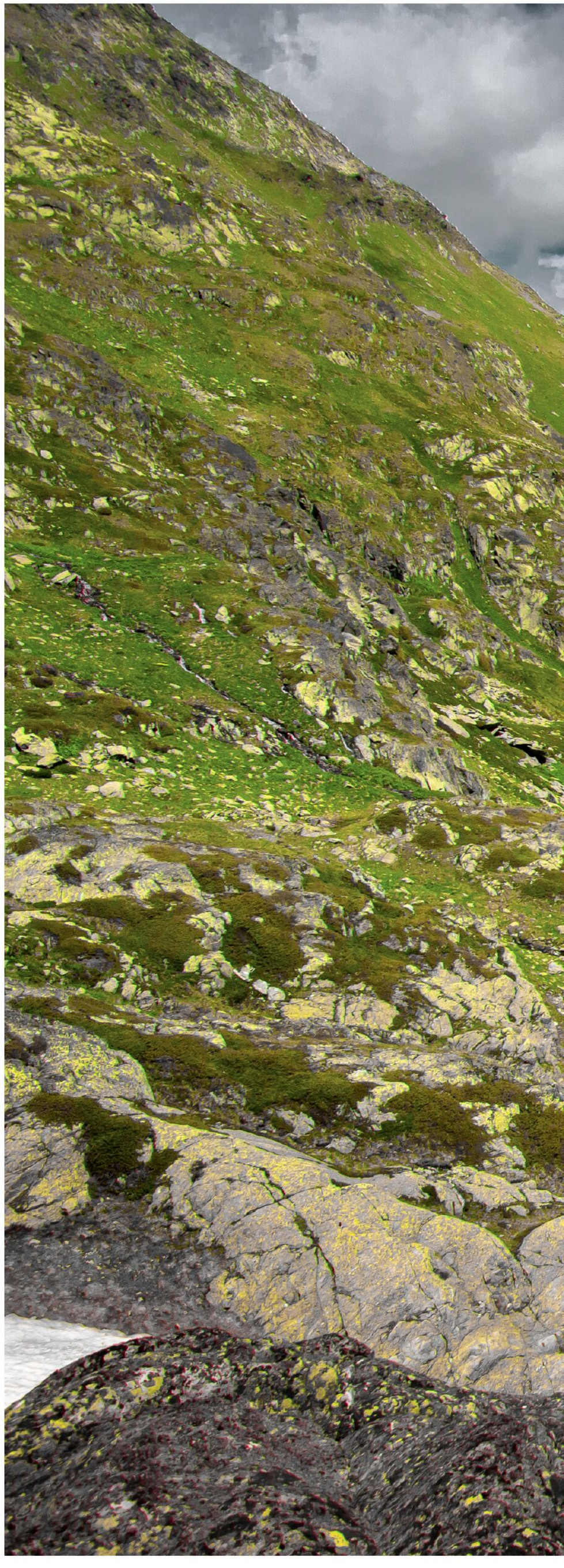
Nach einem Rundgang ist es an der Zeit, den Pass in Richtung Aostatal hinunterzufahren. Bergab fährt es sich viel sanfter, mit einer weiten Kurve nach der anderen, alle am Fuße massiver Felsgipfel. Einige Kilometer nach dem Pass erreicht die Straße eine erste, flachere Ebene. Hier, in einer Haarnadelkurve, wurden alte italienische Gebäude, ein Überbleibsel der Vergangenheit, in ein Restaurant umgewandelt, in dem Wein und lokale Spezialitäten serviert werden. Hier haben wir ein letztes Mal die Gelegenheit, die Aussicht von der Passhöhe zu genießen, bevor wir hinab ins Aostatal fahren. ◀

Text und Fotos: CurvesHunter

Übersetzung: Jan-Henrik Muche







BEREITS 1893 WAR DIE 48 KILOMETER LANGE STRASSE ZUM GIPFEL AUF DER SCHWEIZER SEITE FERTIG, 1905 AUCH DAS 33 KILOMETER LANGE STÜCK VON AOSTA AUS. HEUTE IST DIE PASSSTRASSE NUR NOCH IN DEN SOMMERLICHEN, SCHNEEFREIEN MONATEN DES JAHRES BEFAHRBAR.

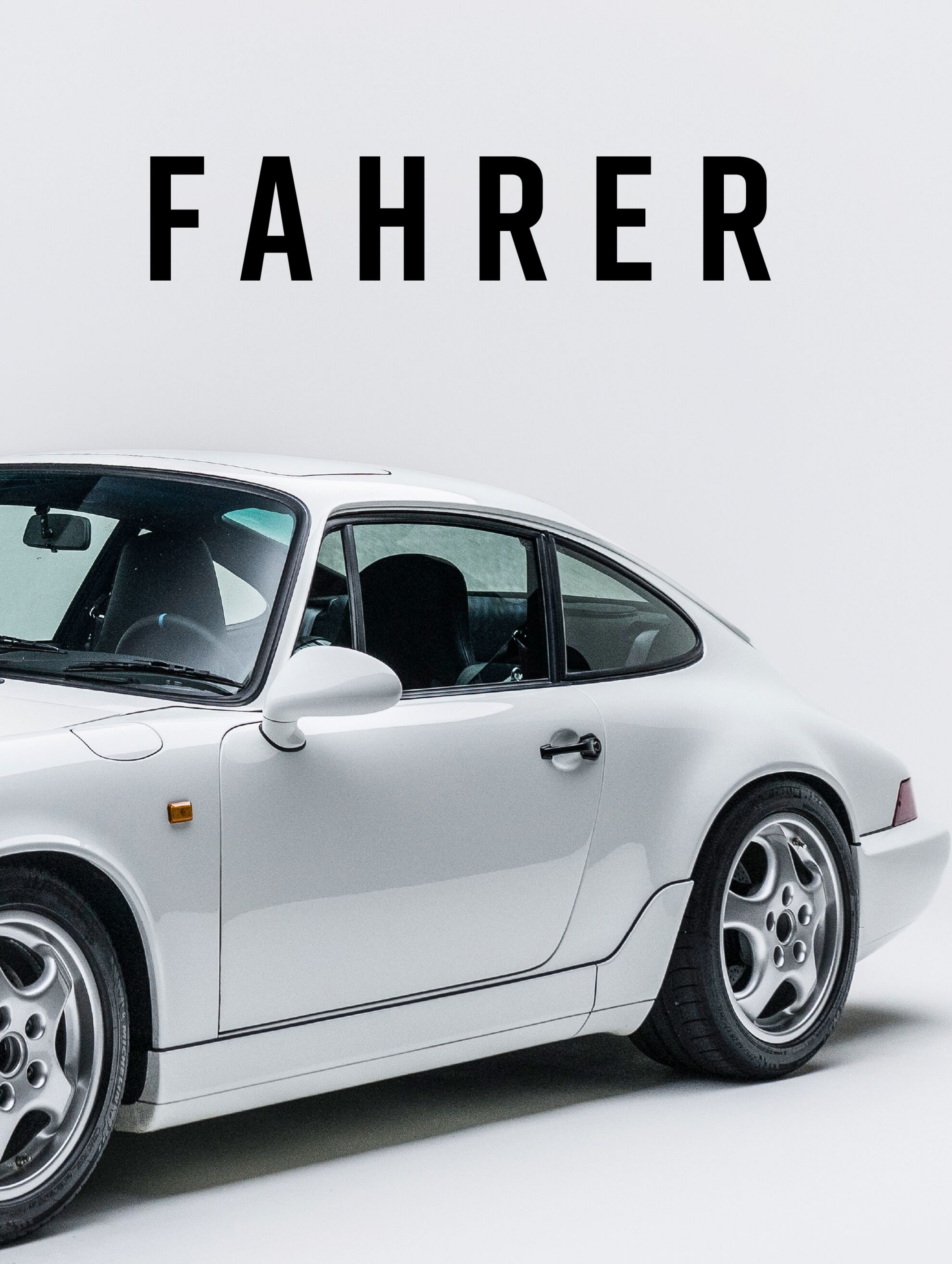


TUNING – 964 CARRERA 4 GENTLEMAN DRIVER

HERREN

Expressives Design und extreme Leistung waren nicht das Entwicklungsziel, Retro-Fashion oder Outlaw-Look standen nicht im Lastenheft. Dieser maßgeschneiderte, passgenau optimierte 964 Carrera 4 will der Elfer für alles sein: Alltag, Reise und, wenn's mal drauf ankommt, Rennstrecke.

FAHRER





ÜBER DIE VERMEINTLICHEN SCHWÄCHEN EINES CARRERA 4 IST VIEL HALBWISSEN IM UMLAUF. DABEI IST DIE HOCHENTWICKELTE ALLRADVERSION DER UR-ENTWURF DER BAUREIHE 964.







Es gehört zu den prägenden Eigenheiten der Marke Porsche, dass weniger oft als mehr gilt und die Differenz höher gehandelt wird. Dass ein 911 Coupé oder ein kaum wetterfester Speedster populärer sind als das Cabrio des gleichen Typs, ein karger 968 CS gesuchter ist als die besser ausgestattete Normalvariante mit identischen Motor- und Fahrleistungen. Oder dass ein Elfer mit Hinterradantrieb, Schaltgetriebe und fehlendem Heckscheibenwischer vielen Fans als Idealtyp seiner Art erscheint.

So lässt sich mit Purismus und betonter Sportlichkeit nicht immer, aber eben doch oft erklären, warum ein 911 mit Allradantrieb gering(er) geschätzt wird als sein Pendant mit nur einer angetriebenen Achse. Beim ersten in großer Stückzahl gebauten Allrad-Elfer ist dies der Fall und Michael Gerischer missfällt das. Sehr sogar.

Deshalb will er ein Plädoyer für den seiner Meinung nach immer noch unterschätzten C4 halten: „Der 964 Carrera 4 ist nicht nur die eigentliche Ur-Version, das Original seiner Baureihe, er ist auch der einzige 911, der über das nahezu unveränderte, aufwendige Allradsystem des Technologieträgers 959 verfügt. Bei den nachfolgenden Generationen wurde das, weil zu teuer, eingespart."

PLÄDOYER FÜR 964 CARRERA 4

Michael Gerischer (58) sieht das schon seit langem so. Mit seiner 2012 gegründeten Manufaktur 964 hat er sich eine eigene Nische geschaffen. Er kauft, repariert, restauriert, optimiert und individualisiert 964 im Kundenauftrag, ist Spezialist für ein spezielles Auto.

Zwischen den klassisch anmutenden 911-Typen der G-Serie und dem modernen, finalen luftgekühlten 993 gelegen, erschien der von 1988 bis 1994 gebaute 964. Den erklärte Porsche-Chef Heinz Branitzki bei Erscheinen euphorisch zum „911 für die nächsten 25 Jahre", vielen spät berufenen Elfer-Enthusiasten danach galt er aber als kompromissbehaftet. Trotz vergleichsweise niedriger Einstiegspreise musste der 911 der Übergangszeit lange um Sympathien und Anerkennung kämpfen.

Das hat sich geändert! Der Elfer der späten Achtziger- und frühen Neunzigerjahre ist auf dem Gipfel seiner Popularität, die Gruppe der Fans wächst kontinuierlich. Allerdings habe sich das Geschäftsfeld geändert, sagt Gerischer. Der Sammlermarkt sei weitgehend bedient, statt Reparaturen und Restaurierungen stünde seit einigen Jahren die Individualisierung auf Kundenwunsch im Mittelpunkt des Manufaktur-Geschäfts. Wer seinen 964 auch wirklich benutzen wolle, gebe sein Geld lieber für den eigenen, auf Maß geschneiderten Wagen aus. Seine Kundschaft wolle lieber fahren, als stehend bewahren.

„Aber fast immer ist es so, dass die Leute einen 964 Carrera 2 wollen. Weil sie gehört oder im Internet gelesen haben, der Carrera 4 sei kompliziert, schwer, einfach weniger 911", sagt Michael Gerischer. Um das Gegenteil zu beweisen, baute er einen, seinen idealen 964 – natürlich auf Allrad-Basis.

Dem voraus ging der Verkauf des 30 Jahre lang gehegten und optimierten 964 Turbo 3.3, den Gerischer heute nicht ohne Grund in Relation zum selbst konfigurierten 964 Carrera 4 setzt. Erfahrungen hat er genug gesammelt. „Jenseits von 4.000/min, auf der Autobahn ist ein Turbo das perfekte Auto, aber in den Alpen kehrt sich das Bild um. Da fehlt der Ladedruck, in den Serpentinen ist man im 1. Gang unterwegs – ein 964 Carrera kann da fast alles besser."

ALLRADTECHNIK VOM 959

Das Entwicklungsziel sei der optimal nutzbare 964 gewesen, der Eine für Alles – „One fits all". „Ein 964, mit dem man problemlos Langstrecke und anschließend über die Alpen fahren kann, der bei der Odenwald-Tour am Wochenende ebenso Spaß macht und natürlich Beifahrer-kompatibel ist", sagt Michael Gerischer.

Schon deshalb waren für den Alltagseinsatz so wichtige Extras wie Klimaanlage, Sitzheizung und Tempomat Pflicht, konnte kein lautes, abgemagertes Auto dabei herauskommen. „Wir wollen keine Autos zum Rumstehen in Sammlungen bauen. Gute Fahrbarkeit unter allen Bedingungen ist Trumpf, das Auto darf auf keinen Fall nerven. Und weil ich Fahrdynamiker bin und oft auf die Rennstrecke gehe, muss mein Auto auch das können. Mehr als andere Bremsbeläge sowie Räder und Reifen braucht es dafür übrigens nicht. Ich nehme das Sitzkissen aus dem Rennsitz, montiere den Sechspunkt-Gurt und los. Helm, Schuhe und Handschuhe habe ich immer im Auto."







Bereit für die Rennstrecke: verlängerte Lenkradnabe, Momo-Lenkrad, Schalensitz und Sechspunktgurte fahren immer mit. Maßgeschneiderte Zifferblätter und Sitzmittelbahnen in Schottenkaro erinnern an die Elfer der Siebzigerjahre.

Den Carrera 4 dabei als Einsatzfahrzeug auf der Rennstrecke zu unterschätzen, sei ein oft gemachter Fehler. Wie 964 Turbo und 964 RS besitzt auch der C4 die leistungsfähigere Hochdruckbremse, während der C2 mit einem herkömmlichen Bremskraftverstärker auskommen muss. Die Aufrüstung von Normal auf Hochdruck ist anspruchsvoll, weil ein Eingriff in die Elektronik damit einhergeht.

„Beim Carrera 2 handelt es sich tatsächlich um die vereinfachte Version des Carrera 4, nach welcher der Markt seinerzeit verlangt hat“, sagt Gerischer. Das ABS-Steuergerät und die elektro-hydraulische Steuerung der Längs- und Quersperren gelten als problematisch, aber meist seien nur die Kontakte oxidiert und ein Ersatz für die benötigten Stellzylinder koste um die 1000 Euro, was beim Preis des Autos irrelevant sei, wie Michael Gerischer anmerkt.

„Ich biete jedem Kunden an, mit mir im 964 Carrera 4 und Carrera 2 auf die Rennstrecke zu gehen. Wer dort beim Fahren den Unterschied herausfindet, was schon schwer genug ist, und dann auf den Gewichtsunterschied von rund 100 Kilogramm zwischen beiden

EIN 964 CARRERA 4 BAUT NÄHER AN TURBO UND RS ALS DIE SPÄTER NACHGEREICHTE, VEREINFACHTE CARRERA 2-VARIANTE MIT HECKANTRIEB.

911 Carrera 4 Gentleman Driver Typ 964

Motor: Typ M64/01, luftgekühlter Boxermotor, 6 Zylinder, ohc, 12 Ventile

Bohrung x Hub: 100 x 76,4 mm

Hubraum: 3.600 cm^3

Leistung: 310 PS bei 6.100/min

Drehmoment: 376 Nm bei 5.310/min

Verdichtung: 11,3 : 1

Gemischaufbereitung: Bosch Motronic M 2.1

Kraftübertragung: Allradantrieb, Längssperre abschaltbar

Getriebe: Fünfgang-Schaltgetriebe Typ G64/00

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

Fahrwerk: McPherson-Federbeine, Querlenker, Schraubenfedern, KW-Fahrwerk V3, Stabilisator 964 RS einstellbar

Bremsen: 4-Kolben-Aluminium-Festsättel; innenbelüftete gelochte Scheiben 322 x 32 mm (vorn), 299 x 24 mm (hinten)

Radstand: 2.272 mm

Spur: 1.380 mm (vorn), 1.374 mm (hinten)

L x B x H: 4.250 x 1.652 x 1.310 mm

Räder und Reifen: Straße: 7 J x 17 mit 205/50 17 (vorn), 9 J x 17 mit 255/40 17 (hinten); Rennstrecke: 8 J x 17 mit 235 /45 17 (vorn), 9 J x 17 mit 255/40 17 (hinten)

Leergewicht: 1.450 kg

zul. Gesamtgewicht: 1.790 kg

Höchstgeschwindigkeit: 270 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 5,3 sec



Modellen verweist, den schicke ich mit vollem und fast leeren Tank auf die Piste. Wer das unterscheiden kann und dann immer noch einen Carrera 2 will, dem erfülle ich natürlich den Wunsch. Ich will ja nicht bekehren, ich möchte nur ergebnisoffen diskutieren“, sagt Gerischer. Und eben eine Lanze für den C4 brechen. „Aber die meisten Leute folgen meiner Argumentationskette. Und ein Carrera 4 ist nebenbei auch leichter zu finden. Wie auch immer, die Basis muss beim 964 gut sein.“

STANDFESTE 310 PS BEI 6.100/MIN

Der eigene Carrera 4, ein Auto von 1990 mit deutscher Vita und ohne Airbag zum Kaufpreis von 75.000 Euro, trägt größtenteils noch Originallack, was die Berührungsängste von vornherein spürbar reduziert. „Weiß ist perfekt, das sieht immer gleich nach RS oder Cup-Auto aus. Deshalb haben wir auch die Nabenkappen der Räder weggelassen.“

Bei Technik und Ausstattung – Leder, Schottenkaromuster auf den Sitzen und Rennsitz für den Fahrer – habe jedoch nahezu eine Komplettrestaurierung stattgefunden. Das sei schon wegen des Sportfahrwerks und des optimierten Sechszylinders nötig gewesen. „Der Motor war gut, den haben wir ungeöffnet so gelassen. Das spart rund 35.000 Euro, die für eine Revision fällig werden. Nur die Peripherie wurde modifiziert“, sagt Michael Gerischer.

Mit einer geänderten Motorsteuerung, einem Bosch-Luftmassenmesser-Kit der zweiten Generation, anderen Einspritzdüsen und einem Cargraphic-Auspuff mit zwei Fächerkrümmern und Katalysatoren leistet der 3,6-Liter-Boxer standfeste 310 PS bei 6.100/min, eine Steigerung um 50 PS im Vergleich zur Serienversion. Gleichzeitig stieg das maximale Drehmoment von 310 auf 376 Nm, liegt nun aber rund 500/min später an.

Das Serienfahrwerk wurde durch ein komplett einstellbares KW-Fahrwerk der Variante 3 ersetzt, ergänzt





„WIR WOLLEN KEINE ELFER ZUM RUMSTEHEN BAUEN. GUTE FAHRBARKEIT UNTER ALLEN BEDINGUNGEN IST TRUMPF, DAS AUTO DARF NICHT NERVEN. UND WEIL ICH FAHRDYNAMIKER BIN, MUSS MEIN 964 AUCH RENNSTRECKE KÖNNEN."

Michael Gerischer

um Uniballgelenke und Polyurethanbuchsen. Für die Vorgaben zum Feintuning sorgte Rennfahrer und Fahrwerksspezialist Wolfgang Weber aus Vilshofen, für die Überlistung des variablen Allradantriebs eine modifizierte Hydraulik. „Für den Einsatz auf der Rennstrecke überlisten wir die Hydraulik der Längssperre, damit die Verteilung der Antriebskraft von 39 Prozent an der Vorder- und 61 Prozent an der Hinterachse konstant bleibt", sagt Michael Gerischer.

ÜBERLISTUNG DER LÄNGSSPERRE FÜR EINSATZ AUF DER PISTE

Mit der optionalen Nutzung auf der Piste erklärt sich auch die Bezeichnung „Gentleman Driver". Als ideelles Vorbild für den 964 Carrera 4 dienen jene Sportwagen der Fünfziger- und Sechzigerjahre, mit denen der sportliche Herren-Fahrer unter der Woche zur Arbeit und am Wochenende zum Rennen fuhr.

Wie fühlt er sich an, Ladies and Gentlemen? Für den direkten, kontraststarken Vergleich steht ein 964 Carrera 2 Cabrio im Originalzustand mit vergleichbar niedriger Laufleistung und leichtem Wartungsstau bereit. Der Geruch des indischroten Elfer ist typisch 964, der Erhaltungszustand der eines jungen Gebrauchten. Jeder Handgriff sitzt, Leistungsabgabe und Fahreindruck wirken beinahe sanft und überraschend limousinenhaft komfortabel. In diesen Disziplinen ist der 964 näher am späteren 993 als den lauteren, kernigeren Vorgängern.

Der umgebaute, modifizierte Carrera 4 leistet sich mehr Härte. Straff und trocken, aber nicht ruppig, zeigt sich das Fahrwerk, das perfekt auf den Motor abgestimmte Einmassenschwungrad geht leiser und verbindlicher zu Werke als in einem 964 RS. Die drehfreudigere Charakteristik des frisierten Motors ist eher spürbar als das nominelle Plus von 60 PS. Die gute Dämmung und der fein gemachte Innenraum zerstreuen den Eindruck, in einem extra scharfen Elfer zu sitzen. Beim Einlenken und im Handling ist nicht zu spüren, dass in diesem 964 auch die Vorderachse angetrieben ist.

Um den Beweis der Alltagstauglichkeit zu erbringen, hat Michael Gerischer seit Anfang des Jahres auf Straße und Rennstrecke bereits rund 10.000 Kilometer gesammelt. Einen 964 Carrera 4 unterschätzen? Diesen sicher nicht! ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Nils Mann

VERGLEICH – 912 + VW KARMANN-GHIA TYP 34

VARIANTEN EINES THEMAS

In den Sechzigerjahren begegnen sich der kleine Porsche und der große Volkswagen auf Augenhöhe. Auf dem Markt der schönen, feinen Coupés sind sie Konkurrenten – und laufen gleichzeitig beim Karosseriebauer Karmann vom Band. Es gibt noch mehr, was 912 und Karmann-Ghia Typ 34 gemeinsam haben.


GM VW 369H
913H

DIE KLEINE ALTERNATIVE



Zugegeben, dieses Bild hängt leicht schief. Den 912 als kleinen Ableger des 911 abzutun, wird seiner großen historischen Bedeutung nicht gerecht. Kompakt ist hier allenfalls der Motor. Der Rest ist eher leichtgewichtig und zweckmäßig reduziert.

In dem für Porsche so wichtigen Jahrzehnt der Sechziger, wo die Transformation vom Ur-Porsche 356 zum neuen Hoffnungsträger 911 stattfindet, sind nämlich (noch) die Vierzylinder das Maß der Dinge. Wir haben nachgerechnet: 63,8 Prozent aller verkauften Porsche tragen in den Sechzigerjahren einen Vierzylinder im Heck, was natürlich auch am 356 liegt. 1965 werden 6.041 Einheiten des 912 verkauft, doppelt so viele wie vom stärkeren, aber auch viel teureren 911. Damit sind die Kräfteverhältnisse zwischen Groß und Klein geklärt.

Rund 4.000 Mark weniger als der 911 kostet damals ein 912, auch das erklärt seinen Erfolg. Der 912 ist der wahre Erbe des 356, auch weil im Heck der bewährte 1,6-Liter-Motor vom Typ 616/36 des SC weiterlebt, von ausgereizten 95 auf 90 PS reduziert. Für Kunden, die einen Porsche wollen, aber auch ohne Sechszylinder und Spitzenleistung leben können, ist das völlig ausreichend. Genug ist besser als zu viel – dieses Motto lebt der 912 konsequent vor.

Aber klar ist auch: Ohne den Elfer gäbe es keinen Zwölfer. Aber ohne Volkswagen eben auch keinen Porsche. Die Verbindungen der beiden Marken sind so eng, dass selbst 1960 noch ein ganzer Schwung VW-Teile im 356 verbaut wird. Dass sie sich 1965 im gleichen Segment in die Quere kommen, ist eine Novität.

EINSTIEGSMODELL UND BESTSELLER

Tatsächlich wenden sich das Porsche-Einstiegsmodell 912 und der Volkswagen-Spitzentyp Karman-Ghia Typ 34 trotz des großen Preisunterschieds an die gleiche Kundschaft. Es sind Menschen, die dem Käfer entwachsen sind, Teilhaber des Wirtschaftswunders, eine aufstrebende Mittelschicht, die das Schöne liebt und ihren Wohlstand zeigen möchte. Nicht unwahrscheinlich, dass in der Doppelgarage des modernen Rauputz-Bungalows Porsche und VW nebeneinanderstehen – der Herr Chefarzt fährt 911, die Gattin einen „großen“ Karmann.

Dass beide zeitgleich mehr oder weniger nebeneinander beim Zulieferer Karmann vom Band laufen, scheint seinerzeit für keine der Seiten ein Problem zu sein. Seit 1967 baut Karmann im Zweigwerk Rheine Karosserien für den 912, um nach dessen Produktionsende im Sommer 1969 nahtlos auf 911 umzuschwenken – was keinen Unterschied macht. Bis 1971 verlassen in Summe 21.778 Karosserien für 912 und 911 die Fertigung.

Obwohl sich Porsche und VW bei Ausstattung und Anspruch sehr ähnlich sind, bleibt ein deutlicher Klassenunterschied: 16.980 Mark kostet ein 912 in der Basisausführung im Herbst 1967, ein Karmann-Ghia 1600 L ist schon für knapp die Hälfte, für 8.945 Mark zu haben. Kann der Porsche wirklich so viel mehr, ist er doppelt so gut? Immerhin ist das technische Layout mit luftgekühltem 1,6-Liter-Boxermotor im Heck, Hinterradantrieb und Drehstabfederung nahezu identisch.

Und ja, die Unterschiede in der Fahrdynamik sind beträchtlich. Der Porsche ist dem VW fahrdynamisch eine Wagenklasse

Im neuen 912 lebt der Motor des alten 356 SC weiter. Der bewährte Vierzylinder vom Typ 616/36 leistet leicht reduzierte 90 PS und reicht für eine Spitze von 185 km/h.



DASS 912 UND TYP 34 ZEITGLEICH MEHR ODER WENIGER NEBENEINANDER BEI KARMANN VOM BAND LAUFEN, SCHEINT SEINERZEIT FÜR KEINE DER SEITEN EIN PROBLEM ZU SEIN.

912

Motor: Typ 616/36, luftgekühlter Boxermotor, 4 Zylinder, ohv, 8 Ventile

Bohrung x Hub: 82,5 x 74,0 mm

Hubraum: 1582 cm^3

Leistung: 66 kW (90 PS) bei 5.800/min

Drehmoment: 122 Nm bei 3.500/min

Verdichtung: 9,3 : 1

Gemischaufbereitung: zwei Doppel-Fallstromvergaser Typ Solex 40 PJJ

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Viergang-Schaltgetriebe Typ 902/0, a. W. Fünfganggetriebe Typ 902/1

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

Fahrwerk: Querlenker mit Dämpferbein, längs liegende Drehstabfedern (vorn); Schräglenker, quer liegende Drehstabfedern (hinten)

Bremsen: Scheibenbremsen, 282 x 12,7 mm (vorn); Scheibenbremsen, 285 x 10 mm (hinten)

Radstand: 2.211 mm

Spur: 1.367 mm (vorn), 1.335 mm (hinten)

L x B x H: 4.163 x 1.610 x 1.320 mm

Räder und Reifen: 4,5 J x 15 mit 6,95 H 15, a.W. 165 HR 15, ab MJ 1968 5,5 J x 15 mit 165 HR 15

Leergewicht: 970 kg, ab MJ 1969: 950 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1.290 kg, ab MJ 1969: 1.300 kg

Höchstgeschwindigkeit: 185 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 13,5 s

Tankinhalt: 62 Liter

Bauzeit: 1965–1969

Stückzahl: 28.333 (Coupé), 2.562 (Targa)

Preis: 16.980 Mark (1967)

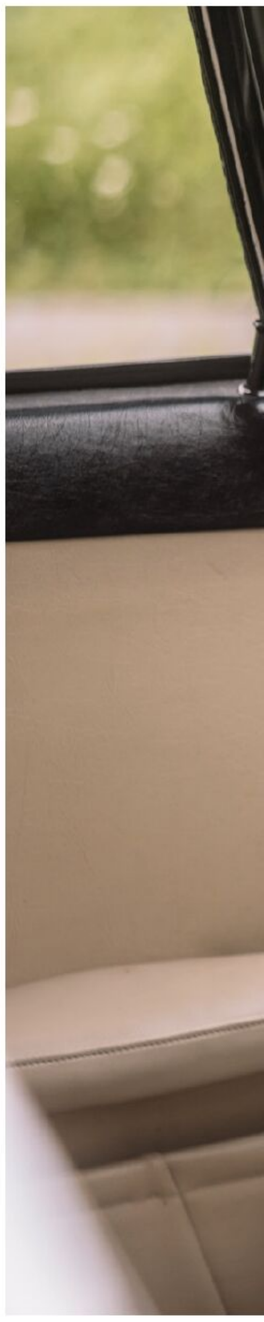












LUXUS IST DEM 912 FREMD. KUNSTLEDER AUF SITZEN UND TÜRTAFELN, STAHLRÄDER MIT RADKAPPEN MÜSSEN AUSREICHEN. SO SIEHT ER AUS, DER EINSTIEG INS PORSCHE-FAHREN!







Kurz vor Elf: Auch das Cockpit orientiert sich am größeren 911. Fünf Instrumente und fünf Gänge sind beim 912 von 1967 bereits serienmäßig.



voraus, mindestens. Wo der laufruhige, aber zähe Vierzylinder, übernommen vom braven VW Typ 3, bei 4.000/min schon am Ende ist, holt die 912-Maschine noch einmal Luft und dreht an die 6.000/min-Grenze heran. Das zwei Jahre lang optionale Fünfganggetriebe ist beim 912 von 1967 bereits serienmäßig, die Scheibenbremsen vorne und hinten sind es sowieso. Die 185 km/h Spitze des Porsche sind im Vergleich zu 145 km/h eine Welt.

OPTIONALE TARGA-VARIANTE

Auch beim Thema Vielfalt kann der 912 punkten. Während der Typ 35, die wunderschöne Cabrio-Version des großen Karmann-Ghia von 1965 ein Prototyp bzw. ein Fall für vereinzelte, nachträgliche Umbauten begnadeter Karosseriespengler bleibt, gibt es den 912 wie den 911 ab Werk als „Sicherheits-Cabriolet“. Der Aufpreis für die Targa-Version beträgt rund 1.400 Mark, der Anteil bleibt gering: nur 2.562 Einheiten des 912 Targa werden gebaut, nahezu alle mit flexibler Rückscheibe aus Kunststoff, also als Softwindow-Version. Die Stückzahl des Coupés beträgt 28.333.

Der 912 im vornehm und zurückgenommen auftretenden Agablau, das so herrlich den sparsam eingesetzten Chrom betont, geht damit als Normalfall und typischer Vertreter seiner Art durch. Er kommt mit fünf Gängen ab Werk und fünf chromumrahmten Instrumenten mit grünen Ziffern (bis zum Modelljahr 1967 sind noch drei Uhren serienmäßig), aber darüber hinaus ist ihm Luxus fremd. Kunstleder auf Sitzen und Türtafeln muss ausreichen, statt aufpreispflichtigen Fuchs-Felgen trägt er Stahlräder mit flachen Radkappen. So sieht er aus, der Einstieg ins Porsche-Fahren!

Obwohl keine 120 mm kürzer als der Volkswagen und fast genauso breit und hoch, wirkt der 912 zarter, filigraner und leichter als der Typ 34. Nicht zuletzt bezeichnet man diesen inoffiziell als den „großen“ Karmann-Ghia.

DIE GROSSE NUMMER

Wobei auch das relativ ist, wie die Außenmaße deutlich machen. Groß ist der Typ 34 nur im Vergleich zum bekannteren Typ 14, unter dessen zarter, bei Ghia gezeichneter Hülle Plattform und Technik des VW Käfer stecken. Der hält sich stolze 20 Jahre am Markt: Von 1955 bis 1974 werden in Osnabrück 362.601 Einheiten des Typ 14 gebaut, als Coupé und Cabriolet. Dem großen Bruder ist nur eine kurze Karriere beschieden, die von 1961 bis 1969 und einer Stückzahl von 42.505 Fahrzeugen reicht.

Cabrio und Schrägheck-Coupé auf Typ-34-Basis bleiben Einzelstücke. Und während der Karmann-Ghia der Fünfzigerjahre ein Leben lang eine große Fangemeinde hatte und ohne Umwege vom Neuwagen- ins Klassikerfach wechselt, hält sich das Coupé der Sechzigerjahre lange als Geheimtipp.

Vielleicht liegt es ja daran, dass Temperament und Leistung mit der grandiosen Form nicht ganz mithalten können und ein Typ 34 zu Lebzeiten für einen VW empfindlich teuer ist. Die Basis liefert der VW 1500 mit 45, ab 1965 der 1600 L mit 54 PS, der sanfte „große“ Volkswagen für Käfer-Aufsteiger.

Der in Unterflur-Bauweise im Heck montierte Vierzylinder hat zwar mehr Hubraum (immerhin zwei ganze Kubikzentimeter) als der des 912, leistet aber nur 54 PS bei 4.000/min. Da



DER IN UNTERFLUR-BAUWEISE IM HECK MONTIERTE VIERZYLINDER VERFÜGT ÜBER EINEN HAUCH MEHR HUBRAUM UND LEISTET GEMÜTLICHE 54 PS BEI 4.000/MIN.

hilft es dem Temperament auch nicht, dass der VW 30 Kilogramm leichter als der Porsche ist. Gemütlich und leise rauschend läuft der 1,6-Liter Boxer weit von den Insassen entfernt. Hier stimmt es noch, das VW-Verkaufsargument, dass die Passagiere im Volkswagen dem nach hinten wegziehenden Lärm davonfahren.

VOLKSWAGEN FÜR AUFSTEIGER

Dynamik ist der niedrig verdichteten Konstruktion fremd, wichtiger als hohe Drehzahlen ist ein gut nutzbares Drehmoment. Die Dreigang-Wandler-Automatik, die VW beim Typ 3 erstmals anbot, passt gut zum Charakter des erwachsenen Karmann-Ghia. Dieses Extra hat er dem Porsche voraus. Praktischer ist er sowieso: Weil sich der Vierzylinder ohne stehendes Gebläse ganz flach macht, findet sich zusätzlich zum Kofferraum in der Front ein zweites Gepäckabteil im Heck.

Ein Sportwagen wie der 912 kann und will der Typ 34 bei all seinen Vorzügen aber nicht sein – er liefert Komfort, Verlässlichkeit sowie erschwingliche Grandezza und ein Design von Welt. Es bleibt der Eindruck, dass der exaltierte Typ 34 für einen Volks-Wagen wenig volksnah ist. Wenn der Porsche Bauhaus ist, meint der Volkswagen aus Osnabrück Mid-Century-Styling.

Dass es von Ghia kommt, stimmt nur zum Teil. In Italien schauen sie laaaange in die USA, wo Chevrolet mit dem Corvair, in dessen Heck ein luftgekühlter Sechszylinder-Boxermotor arbeitet, 1959 ein wegweisendes Design vorgelegt hat, das vielfach kopiert wird. Die markante, umlaufende Gürtellinie, die Form des Dachs, die doppelten Frontscheinwerfer und runden Rückleuchten sind charakteristische Merkmale.

Bei Ghia bügelt Stilist Sergio Sartorelli dem Typ-34-Entwurf an den Flanken und im Gesicht noch ein paar Falten ins Kleid; das lässt ihn verspielter und auffälliger aussehen, aber auch modischer.

Im Kreis der selten gewordenen Typ 34 gehört unser Fotoauto zu den Ausnahmeerscheinungen. Als eines von drei gebauten



VW Karmann-Ghia Typ 34

Motor: luftgekühlter Boxermotor, 4 Zylinder, ohv, 8 Ventile
Bohrung x Hub: 85,5 x 69,0 mm
Hubraum: 1584 cm³
Leistung: 40 kW (54 PS) bei 4.000/min
Drehmoment: 110 Nm bei 2.200/min
Verdichtung: 7,7 : 1
Gemischaufbereitung: zwei Fallstromvergaser Typ Solex 32 PDSIT4280-4163
Kraftübertragung: Hinterradantrieb
Getriebe: Viergang-Schaltgetriebe, a. W. Dreistufen-Automatik
Karosserie: Ganzstahlkarosserie auf Plattformrahmen
Fahrwerk: Kurbellenker und Drehstabfedern (vorn); Schräglenker und Drehstabfedern (hinten)
Bremsen: Scheibenbremsen (vorn), Trommelbremsen (hinten)
Radstand: 2.400 mm
Spur: 1.310 mm (vorn), 1.346 mm (hinten)
L x B x H: 4.280 x 1.612 x 1.340 mm
Räder und Reifen: 4,5 J x 15 mit 165 SR 15
Leergewicht: 940 kg
Zul. Gesamtgewicht: 1.340 kg
Höchstgeschwindigkeit: 145 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 19,0 s
Tankinhalt: 40 l
Bauzeit: 1961–1969
Stückzahl: 42.505
Preis: 9.145 Mark (1969)



EIN SPORTWAGEN WIE DER 912 KANN UND WILL DER TYP 34 NICHT SEIN – ER LIEFERT KOMFORT, VERLÄSSLICHKEIT, ERSCHWINGLICHE GRANDEZZA UND EIN DESIGN VON WELT.













DER LACK IM GEDECKTEN SAVANNABEIGE SIEHT AUF DER AUSDRUCKSSTARKEN KARMANN-KAROSSERIE AUF EINMAL VIEL ELEGANTER AUS.

Fahrzeugen verfügt es über ein großes Webasto-Faltdach, eine damals 760 Mark teure, nur auf Wunsch beim Händler verbaute Option. Die Kronprinz-Stahlräder kommen ebenfalls aus dem Zubehör, der Lack im gedeckten Savannabeige, eine der typischen, von der konservativen Kundschaft gern gewählten Tarnfarben der VW-Palette, sieht auf der ausdrucksstarken Karmann-Karosserie auf einmal viel eleganter aus.

MODISCHES TEAKHOLZ-IMITAT

Hochwertig, aber auch modischer als der 912 erscheint der Typ 34 mit seiner maßgeschneiderten Innenausstattung und dem Teakholz-Imitat an der Armaturentafel. Nur ein paar Großserienteile wie Außenspiegel, Fensterkurbel, Schalthebel oder Türöffner schaffen es aus der Typ-3-Großserie in den Karmann, an dessen Karosseriekleid nichts Fast Fashion, sondern alles Haute Couture ist. Noch nicht einmal die beiden Scheinwerferpaare, welche die Optik der Front bestimmen, kommen aus dem Baukasten irgendeines Herstellers.

Einen 356 oder 912 zu restaurieren, fällt heute deutlich leichter. Aber vielleicht wäre ja auch ein großer Volkswagen mit Designerlabel eine Alternative? Oder ein VW-Porsche 914/4, der ab 1969 sowohl den 912 wie auch den großen Karmann-Ghia ersetzte.



FAZIT

Der kleine Porsche und der feine Volkswagen haben mehr gemeinsam als sie trennt. Beide sind sie heute ein Fall für Kenner und Individualisten, für Menschen, die sich bewusst dafür entscheiden. Unterschiede gibt es dennoch. Wer einen Sportwagen im ursprünglichen Elfer-Design oder eine Alternative zum 356 sucht, dem sei zum 912 geraten. Soll es ein Coupé von Welt sein, das über Glamour und die sprichwörtliche Zuverlässigkeit eines VW verfügt, könnte ein großer Karmann-Ghia das richtige Auto sein. Weil sie beide im Zustand 2 um die 50.000 Euro kosten, ist die Entscheidung für den einen oder anderen am Ende Geschmacksache. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Roman Rätzke

VIELLEICHT WÄRE JA AUCH EIN GROSSER VOLKSWAGEN MIT DESIGNERLABEL EINE ALTERNATIVE ZU 356 UND 912? ODER EBEN EIN VW-PORSCHE 914/4, DER AB 1969 SOWOHL DEN 912 WIE AUCH DEN GROSSEN KARMANN-GHIA ERSETZTE.

BÖRSE ONLINE

Das Anlegermagazin

seit 1987

Ihr Begleiter für clevere Investment-Entscheidungen.

Erhalten Sie jede Woche lukrative Anlageideen, Markt- und Aktienanalysen, Handelsstrategien und Trading-Modelle aus der BÖRSE ONLINE-Redaktion.

3 digitale Ausgaben

9,90 €

~~17,40 €~~

Bereits Dienstag digital lesen.



Jetzt digitales Aktions-Abo sichern

www.boerse-online.de/testen


40A
TR 34 TD 9000
Doğuş Oto





elfer SPOT

HAPPY END – ONUR ALPAN

FAMILIEN ANGELEGENHEIT

Istanbuls pulsierendes Stadtzentrum ist nicht der erste Ort, an dem man eine große Porsche-Szene erwarten würde – zumal die Türkei aufgrund hoher Einfuhrzölle und happiger Luxussteuer für Autos oberhalb gewisser Hubraumgrenzen kein günstiges Pflaster für Porsche-Fahrer ist. Doch Onur Alpan, besser bekannt unter seinem Instagram-Namen TD3ZERO, hegt und pflegt seine Porsche-Sammlung. Sie ist die Erfüllung eines Traums, den sein Großvater schon früh geweckt hat.





DAS SPIEL „NEED FOR SPEED: PORSCHE UNLEASHED“ WECKTE DIE BEGEISTERUNG FÜR DIE MARKE. SONST WÄRE ONUR ALPAN VIELLEICHT IMMER NOCH BMW-FAN.



Was müssen unsere Leser über dich wissen, Onur?
Ich bin 44 Jahre alt, habe einen akademischen Hintergrund in Wirtschaftswissenschaften und arbeite als Führungskraft in einem Unternehmen in Istanbul. Meine Persönlichkeit ist vermutlich von Geschäftssinn und Leidenschaft für Autos geprägt. Ich liebe Porsche, bin begeisterter Sammler und reise sehr gern.

Soweit ich weiß, ist die Türkei nicht der günstigste Ort auf der Welt für eine Porsche-Leidenschaft – und nicht gerade berühmt für seine Autokultur. Wie wurdest du zum Autofreak?
Mein Vater und Großvater waren große Autofans. Schon vor der Grundschule war ich infiziert. Mein Großvater hatte 1959 einen Mercedes. Als er sein Auto zur regelmäßigen Wartung beim Händler hatte, besuchten zufällig ein paar Mercedes-Vorstände aus Stuttgart das Autohaus in Istanbul. Sie fragten, wem das Auto gehöre, und kamen dann auf meinen Großvater. Sie gratulierten ihm mit einer Urkunde zur 200.000-Kilometer-Marke. Die Urkunde hängt noch immer bei mir zuhause. Für mich ist sie ein schönes Relikt, das die Verbundenheit meiner Familie mit dem Automobil zeigt. Doch das war nicht alles. Zusammen mit der Urkunde kam eine Einladung zur Werksbesichtigung in Stuttgart-Untertürkheim, mit Flug und allem Drum und Dran. Leider hielt ihn die Befürchtung meiner Großmutter, er könnte ein deutsches Mädchen treffen, davon ab. Meiner Oma zuliebe lehnte er die Einladung ab. Stattdessen schickte ihm Mercedes über Jahre hinweg Geschenke und Kundenzeitschriften, die er an mich weitergab. Das ist der Grund, warum ich mich schon in jungen Jahren intensiv mit deutschen Autos beschäftigt habe.

Wie wurdest du dann zum Porsche-Sammler?
Ungefähr zu der Zeit, als ich meinen Abschluss an der Universität machte, verstarb mein Vater. Da mein Großvater der andere Mentor in meinem Leben war, bat ich ihn um Rat, bevor ich mein erstes Auto kaufte. Auf der Istanbul Auto Show 2004 verliebte ich mich in das BMW Z4 Coupé. Mein Großvater war ein wenig enttäuscht und wollte nicht, dass ich einen zweisitzigen Sportwagen kaufe. Er bestand auf etwas Vernünftigem wie eine Limousine. Nach langen Verhandlungen mit ihm einigten wir uns auf einen guten Kompromiss – einen BMW 330ci. Dennoch war Porsche immer in meinem Herzen. Vor allem durch das PC-Spiel „Need for Speed: Porsche Unleashed“. Ich liebte dieses Spiel und habe es so oft gespielt. Es zeigt wirklich, wie sich die Kooperation von Autoherstellern und Videospielentwicklern auszahlen kann. Sie beeinflusst gerade Heranwachsende so stark in ihren Entscheidungen. Wenn ich das Computerspiel nicht so oft gespielt hätte, wäre ich vielleicht noch immer begeisterter BMW-Fahrer. Mein erster eigener Porsche wurde ein 981 Cayman. Mir hatte es das Mittelmotorkonzept einfach angetan. Und das Auto war so ästhetisch, raffiniert und gut gestaltet. Er hatte genau das richtige Maß an Leistung, um sowohl auf Autobahnen als auch im dichten Istanbuler Verkehr Spaß zu machen. Der Sound des Saugmotors aus der Sportabgasanlage war einfach fantastisch. Und um ehrlich zu sein, war es eines der spaßigsten Autos, das ich je hatte. Ich kaufte ihn brandneu in Achatgrau mit farblich passenden 20-Zoll-Rädern und Alcantara-Innenausstattung. Dieses Auto hat mich zu einem Porsche-Enthusiasten gemacht.

„MEIN ERSTER PORSCHE WAR EIN CAYMAN, DAS MITTELMOTORKONZEPT HATTE ES MIR EINFACH ANGETAN. DIESES AUTO HAT MICH ZU EINEM PORSCHE-ENTHUSIASTEN GEMACHT.“

Onur Alpan

Du hast jetzt ein paar Porsche mehr in der Garage … Wie kam es dazu?
Zwei Jahre später, 2017, sah ich ein Auto, das mich an einen Besuch der Istanbul Auto Show mit meiner Mutter in den späten Neunzigerjahren erinnerte. Wir machten dort ein Foto, auf dem sie auf dem Kofferraum eines pastellgelben Porsche 986 Boxster saß. Knapp zwei Jahrzehnte später steht da dieser pastellgelbe Boxster mit dunkelblauem Interieur. Das Auto wurde ursprünglich von einem Anwalt bestellt, der für den Fenerbahce Football Club in Istanbul arbeitete. Daher hatte das Auto die charakteristischen Farben von Fener: Gelb und Dunkelblau. Es hatte 80.000 km auf dem Tacho und war in tadellosem Zustand. Die Konstellation war einfach einmalig. Es war, als wäre es das gleiche Auto, auf dem meine Mutter damals für das Foto Platz nahm. Und da ich sowieso gern einen „modernen Klassiker“ kaufen wollte, konnte ich einfach nicht widerstehen. Mit offenem Verdeck den Bosporus entlangzufahren ist einfach ein unglaubliches Erlebnis. Weißt du, Porsche stehen in der Türkei nicht gerade an jeder Ecke. Manchmal fragten mich die Leute sogar, ob es ein neues Auto sei, weil der Zustand so gut und das Design so zeitlos war. 2018 bin ich auf ein weiteres elegantes und charmantes Auto gestoßen. Ich war auf der Suche nach einem Klassiker und sah bei diesem berühmten Händler um die Ecke einen wunderschönen schiefergrauen 912 von 1969. Durch Zufall erfuhr ich, dass eine Freundin von mir den Händler kannte. Ich bat sie, mich mit ihm bekannt zu machen. Es stellte sich heraus, dass dieser wunderschöne 912 mit seiner roten Innenausstattung komplett restauriert war und einem türkischen Sammler gehörte. Ursprünglich war es ein US-Auto. Den musste ich haben!



„2021 HABE ICH BESCHLOSSEN, MEINE SAMMLUNG NOCH EINMAL UMZUKREMPELN. ICH VERKAUFTE CAYMAN UND BOXSTER, UM MIR EINEN 997.2 TURBO ZUZULEGEN.“


34 TD 3000


TR 34 TD 3000
PORSCHE CLASSIC
td3zero




TD3ZERO

„ICH FAND EINEN 996 CARRERA 4S – FÜR MICH IST ER EINER DER SCHÖNSTEN PORSCHE, DIE JE PRODUZIERT WURDE."

Hast du das Gefühl, dass die Menschen um dich herum dich im Oldtimer mit anderen Augen sehen?

Oh, ja. Auf jeden Fall! Viele Leute halten dich für einen reichen, großspurigen und unsympathischen Menschen, wenn du in einem modernen Sportwagen herumfährst. Das ändert sich völlig, sobald du in einem Oldtimer sitzt. Man bekommt so viele Daumen nach oben und ehrliche Fragen dazu, wenn man einen 912 fährt. Oldtimer wecken im Gegensatz zu modernen Autos Bewunderung und Neugierde und schaffen echte Verbindungen. Du kannst jedes nagelneue Auto kaufen, wenn du genug Geld hast. Aber einen Oldtimer zu besitzen, ist etwas ganz anderes. Du musst viel Zeit aufwenden, um das passende Auto überhaupt zu finden. Du musst den Eigentümer davon überzeugen, es dir überhaupt verkaufen zu wollen. Schließlich geht es ihm vermutlich nicht ums Geld. Deshalb kann sich der Wert eines Oldtimers nicht allein auf seinen Marktwert stützen. Außerdem musst du das Auto wirklich lieben, um es auskosten zu können. Andernfalls wirst du keine Freude damit haben.

Deine Sammlung hast du dann nochmal stark verändert. Wie sieht sie jetzt aus?

2021 habe ich beschlossen, meine Sammlung noch einmal umzukrempeln. Ich verkaufte den Cayman und den Boxster, um mir einen 997.2 Turbo zuzulegen. Ich dachte, er würde perfekt zu meinem 912 passen. Beide sind grau und haben eine auffällige Innenausstattung. Der Turbo ist zwar innen nicht rot, aber mit Terracotta recht nah dran. Wenn beide nebeneinander geparkt sind, sieht es aus wie das gleiche Auto mit 40 Jahren Abstand. Für mich zeigt das irgendwie die Verbundenheit zwischen Großvater und Enkel. Und obendrein ist der Turbo – zumindest für mich – nicht irgendein 911. Er ist der Inbegriff automobiler Exzellenz und steht sinnbildlich für eine Ahnentafel voller Prestige und Kraft. Ich hatte dann nur noch zwei statt wie bisher drei Autos. Und um ehrlich zu sein, habe ich den Klang des Sechszylinder-Saugmotors vermisst. Deshalb habe ich mir vor kurzem noch eine Stilikone der Porsche-Geschichte gekauft. Ich fand einen 996 Carrera 4S von 2002. Mit 50.000 km war er einer der 996 C4S mit dem geringsten Kilometerstand in der Türkei. Für viele ist er das hässliche Entlein, aber für mich ist er einer der schönsten Porsche, die je produziert wurden. Er ist der einzige optisch herausragende 911 mit seinen anders geformten Scheinwerfern. Heutzutage sind 993 so wertvoll, weil sie die letzten luftgekühlten 911 sind. Ich bin mir sicher, dass der 996 irgendwann genauso begehrt sein wird. Es ist nun mal der erste wassergekühlte Elfer und damit genauso wichtig für Porsches Geschichte. Für mich hat er noch eine größere Bedeutung. Schließlich bin ich diese Autos jahrelang am Computer gefahren. Der 996 hat meinen Autogeschmack stark beeinflusst.

Wie steht es um die Autoszene und speziell die Porsche-Kultur in der Türkei?

Trotz der wirtschaftlichen Herausforderungen ist hier mehr los, als man denkt. Der Porsche Club Istanbul hat mehr als 500 Mitglieder und tut viel für eine lebendige Gemeinschaft. Wir treffen uns regelmäßig zum Sonntagsbrunch und unternehmen sogar Ausflüge in Länder wie Griechenland oder an die französische Riviera. Außerdem gibt es viele inoffizielle Clubs. Wir haben zum Beispiel einen WhatsApp-Gruppenchat mit mehr als 130 Gleichgesinnten gegründet. Mit dieser Gruppe organisieren wir auch Road-Trips und Treffen. Irgendwann habe ich angefangen, meine Autos nur für mich selbst zu fotografieren. Ein paar Freunde haben mich gefragt, warum ich sie nicht auf Instagram zeige. Um ehrlich zu sein, dachte ich, das wäre zu viel Angeberei für mich. Aber sie bestanden darauf, dass ich das ausprobieren sollte. Nachdem ich mich schließlich dazu überreden ließ, lernte ich über die sozialen Medien schnell viele nette Menschen kennen. Dank einiger Verbindungen über Instagram konnte ich sogar die 75-Jahr-Feier von Porsche in Stuttgart im letzten Jahr besuchen.

Welche Reisen mit deinen Porsches stehen noch auf deiner Liste? Und die letzte Frage: Wenn Geld keine Rolle spielen würde, was wäre dein Traum-Porsche?

Auf meiner Bucket List steht eine ganz bestimmte Reise: Ich habe vor, die Romantische Straße in Deutschland mit meinem 997 Turbo entlangzufahren. Diese 460 km lange Strecke ist eine sehr schöne Straße, die durch mehr als 30 kleine Städte einmal quer durch Bayern führt. Nachdem ich mein Auto nach Triest verschifft habe, möchte ich über Slowenien und Österreich anreisen und dann Deutschland besuchen. Unterwegs möchte ich so viele Fotos wie möglich von meinem Auto machen. Das wird also eine tolle Erinnerung für mich sein. Bei meinen früheren Auslandsreisen habe ich auch schon Roadtrips mit Mietwagen gemacht. Aber eine solche Reise mit dem eigenen Auto zu machen, klingt viel aufregender, oder? Mein Traumauto wäre ein Singer. Singer ist die einzige Firma, die das originäre Porsche-Design weiterentwickelt, ohne dass es „nicht original" aussieht. Ein Singer sieht einfach stimmig aus, nicht verändert. Wenn es um Supersportwagen geht, würde ich mich für einen Carrera GT entscheiden. Das ist ein Auto der modernen Ära, aber immer noch roh und analog. Ich liebe den 918 Spyder für die technologischen Errungenschaften, aber für mich ist er einen Tick zu modern. ◀

Text: Richard Lindhorst · Fotos: Erdil Aras, Doruk Barin, Ruamedya







TRAUMROUTE UND AUTO STEHEN SCHON FEST: DIE ROMANTISCHE STRASSE IN DEUTSCHLAND SOLL MIT DEM 997 TURBO BEREIST WERDEN.



- Anzeige -

- Anzeige -

Modellauto-Neuheiten präsentiert von ck-modelcars

Zu den Modellen:

Porsche 956K

WERK83™



Der Porsche 956 war seiner Zeit im wahrsten Sinne des Wortes „der Meister aller Klassen". Von 1982 bis 1984 gewann der Gruppe C-Prototyp alle Titel der FIA-Sportwagen-Weltmeisterschaft. Außerdem gewann Stefan Bellof die Deutsche Rennsport-Meisterschaft 1984 mit 29 Punkten Vorsprung vor Jochen Mass. Den Grundstein für diesen Titel legte der aus Gießen stammende Ausnahmepilot mit einem dritten Platz im ersten Rennen auf dem Norisring. Bellof fuhr bei den „200 Meilen von Nürnberg" im Juli 1984 außerdem die schnellste Runde. Eingesetzt wurde das Fahrzeug von Brun Motorsport, dem Rennteam des bekannten Schweizer Rennfahrers Walter „Walti" Brun. Das Label WERK83 hat dem erfolgreichen Tag am Norisring mit einem Modell im Maßstab 1:12 ein Andenken gesetzt. Das Auto in der legendären Jägermeister-Lackierung wurde aus dem hochwertigen Werkstoff Resine gefertigt. Die detailgetreue Nachbildung im Shop von ck-modelcars ist eine Erinnerung an die glanzvolle Zeit der Gruppe C-Prototypen und an Stefan Bellof, der ein Jahr später im September 1985 bei einem Rennunfall in Spa-Francorchamps ums Leben kam.

Porsche 956K Brun #1 3rd 200 Meilen Norisring 1984 Stefan Bellof, 1:12 WERK83, UVP 249,95 €, Art-Nr.: W12001004

Porsche 911 (992) GT3

MINICHAMPS®



Die Baureihe 911 hat bei Porsche längst Tradition. Bereits 1963 kam der erste Porsche 911 auf den Markt. Immer wieder wurde die Designlinie weiterentwickelt, ohne sie dabei ganz zu verlassen. Dies ist eine Kunst, die den Porsche 911 bis heute einzigartig und sicher auch so beliebt macht. 2019 erschien die Baureihe 992 und setzte auch als GT3-Version neue Maßstäbe gegenüber ihren Vorgängern. Der 4,0-Liter-Sechszylinder-Saugmotor beschleunigt den Zuffenhausener in 3,4 Sekunden auf Tempo 100. Bei 318 km/h erreicht der GT3 seine Höchstgeschwindigkeit. Der neue Heckflügel in Schwanenhalsoptik ist nicht nur ein Designelement, sondern sorgt auch für den nötigen Abtrieb und greift die Optik eines GT-Rennwagens auf, damit der 911er seinem Zusatz „GT3" auch optisch gerecht wird. Das Label Minichamps hat den Porsche 911 der Generation 992 exklusiv und limitiert in der Farbe Racinggelb aufgelegt, die für einen farblichen Hingucker in jeder Sammlung sorgt. Bei der Farbe der Felgen besteht die Wahl zwischen silbernen oder goldenen Varianten. Beide Modelle sind im Maßstab 1:43 ausgeführt und jeweils auf eine Stückzahl von nur 100 Exemplaren limitiert. Wer sich eines dieser Modelle der achten Generation des Porsche 911 sichern möchte, wird bei ck-modelcars fündig.

Porsche 911 (992) GT3 Baujahr 2020 racinggelb/silberne Felgen 1:43 Minichamps, UVP 59,95 €, Art-Nr.: 413069206
Porsche 911 (992) GT3 Baujahr 2020 racinggelb/goldene Felgen 1:43 Minichamps, UVP 59,95 €, Art-Nr.: 413069208

Porsche 911 (997) GT3 RS

MINICHAMPS®



Der Porsche 911 der Baureihe 997 wurde von 2004 bis 2012 produziert und bildet die sechste 911-Generation ab. Viele Porsche-Liebhaber schätzen an ihm, dass er wieder die runden Frontscheinwerfer der früheren Generationen aufgriff. Bei seinem Vorgänger, der Modellreihe 996, hatte Porsche-Chefdesigner Harm Lagaay eine Form gewählt, die bis heute gerne mal mit einem zerlaufenen Spiegelei verglichen wird und damit nicht gerade viele Fans erntete. Die Rückkehr zum runden Scheinwerfer galt als Wiederkehr eines vermissten Merkmals des 911 und wurde beim 997 daher mit viel Beifall bedacht. Das Modellautolabel Minichamps widmet dem damals stärksten Porsche 911 mit der Zusatzbezeichnung „GT3 RS" gleich drei Farbkombinationen. Im Shop von ck-modelcars ist der 415 PS starke 997 GT3 RS in den Farben Grün und Orange, jeweils mit schwarzen Felgen sowie schwarzen Dekor-Applikationen, und in der bekannten Farbkombination Schwarz mit orangen Felgen und orangen Dekor-Applikationen im GT3 RS-Style erhältlich. Letztere Farbkombination wurde zum 17. Geburtstag des 997 bei der aktuellen Modellreihe 992 als Sonderedition wieder aufgegriffen. Alle drei Modelle des 997 von Minichamps sind detailgetreu im Maßstab 1:18 aufgelegt und besitzen lenkbare Vorderräder.

Porsche 911 (997) GT3 RS Baujahr 2007 schwarz/orange Felgen 1:18 Minichamps, UVP 119,95 €, Art-Nr.: 155062121
Porsche 911 (997) GT3 RS Baujahr 2007 grün 1:18 Minichamps, UVP 119,95 €, Art-Nr.: 155062124
Porsche 911 (997) GT3 RS Baujahr 2007 orange 1:18 Minichamps, UVP 119,95 €, Art-Nr.: 155062122

- Anzeige -

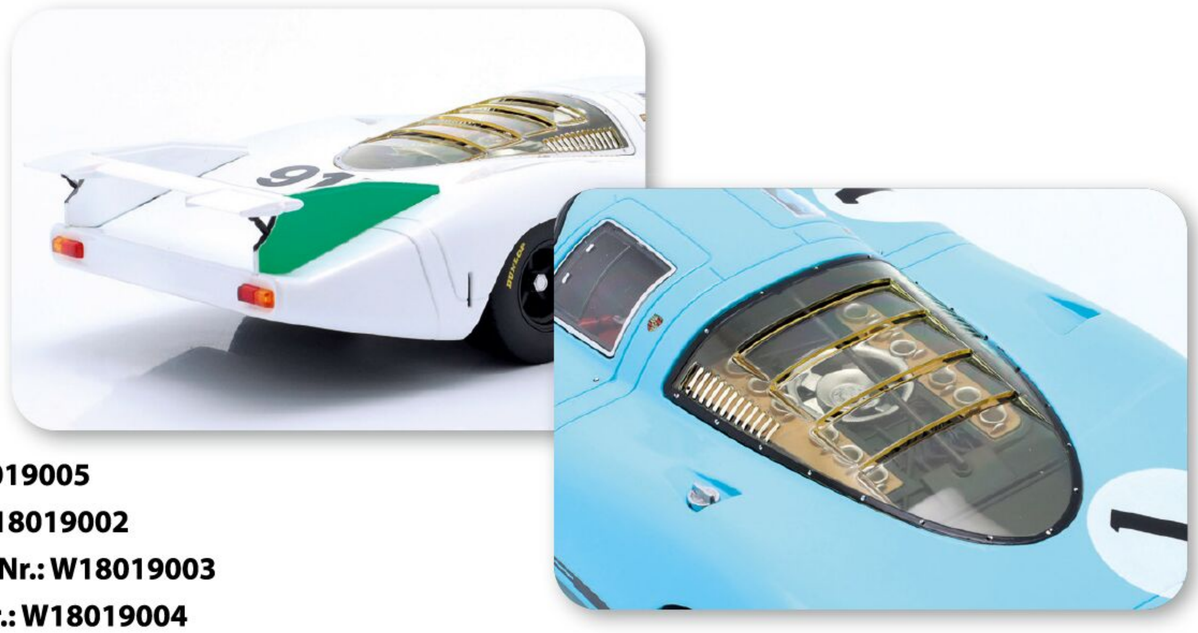
- Anzeige -

WERK83™

Porsche 917 LH



Sechs außergewöhnliche Spitzenmodelle des „Weißer Riese“ genannten Porsche 917 LH sind von WERK83 erhältlich. Die Autos sind eine detailgetreue Sammlung der Le Mans-Fahrzeuge von 1969 für die heimische Vitrine. Die typische flache und aerodynamische Karosserieform des 917 machte ihn zum schnellsten Fahrzeug seiner Zeit. Gleich mehrere der Boliden wurden 1969 beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans eingesetzt. Doch trotz der erkämpften Pole-Position, des neuen Rundenrekords von Rolf Stommelen und der schnellsten Rennrunden von Vic Elford sah keines der gestarteten Teams die Zielflagge. Vic Elford und Richard Attwood im weiß-blauen Wagen schieden als Führende kurz vor dem Rennende mit einem Getriebeschaden aus. Auch die Teams der Schwesterautos erlagen diversen technischen Defekten sowie Kollisionen und konnten das Rennen nicht beenden. Im Anschluss daran wurde der 917 weiterentwickelt. Im Folgejahr gelang Porsche dann der historische Gesamtsieg in Le Mans, was den 917 zur Rennsportlegende werden ließ. Die Modelle von WERK83 im Maßstab 1:18 verfügen über lenkbare Vorderräder und bestechen durch hochwertige Qualität.



1:18 WERK83, UVP je Modell 79,95 €:

Porsche 917 LH #917 Autosalon Genf 1969 Art-Nr.: W18019001
Porsche 917 LH Gulf #1 Presse Version 1969 Art-Nr.: W18019006
Porsche 917 LH #10 24h LeMans 1969 Woolfe, Linge Art-Nr.: W18019005
Porsche 917 LH #12 24h LeMans 1969 Elford, Attwood, Art-Nr.: W18019002
Porsche 917 LH #14 24h LeMans 1969 Stommelen, Ahrens jr., Art-Nr.: W18019003
Porsche 917 LH #15 24h LeMans 1969 Linge, Redman, Lins, Art-Nr.: W18019004



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

PORSCHE - SERVICE
P. Drux (Inh. G. Scalise)
PORSCHE Reparaturen & Inspektionen
Alle Modelle von damals bis heute
www.P-Drux.de
Berner Str. 18 - 20
60437 Frankfurt / Main
Werkstatt@P-Drux.de
Tel.: 069 / 95 000 212
oder: 069 / 507 10 83
Fax: 069 / 507 72 88


12-13.10.24
DEKRA LAUSITZRING
GROSSE ZUSCHAUERVERANSTALTUNG
- TRACKDAY
- FÜR OLDTIMER & YOUNGTIMER
- SPORTWAGEN & RENNWAGEN GRUPPE
- OLDTIMER TREFFEN & RENNSTRECKE
- RALLYE
- FAMILIENPROGRAMM UVM.

Buchung und Infos unter:
www.oldtimertrackdays.de
Oldtimer Trackdays

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

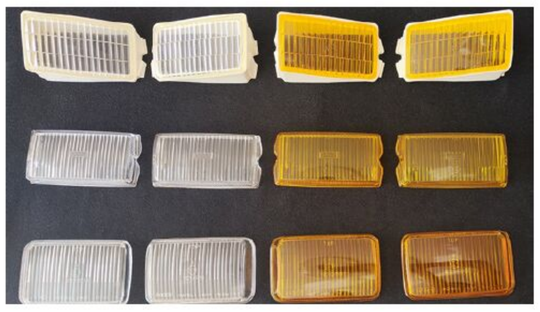

Wir restaurieren die Fuchs® Felgen nicht...
Wir retten sie!
30 Jahren Erfahrung : Richten, Schweißen, Polieren, Eloxieren, Tauchlackieren... das alles tun wir, damit Ihre Felgen aussehen, wie als sie aus der Fabrik rauskamen... vor 50 Jahren.
ART WHEELS
info@art-wheels.eu
www.art-wheels.eu
Tel +33 981 961 992

art wheels

BIETE



Porsche 997 S Carrera original Lobster Felgen, 8x19 ET57 und 11x19 ET47, VB 997,00 €. Tel. 01718246350



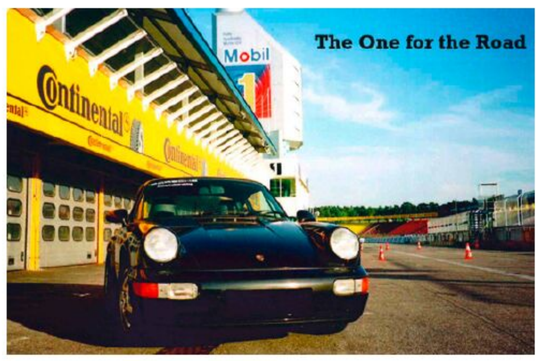
Originale BOSCH Nebelscheinwerfer-Gläser für Porsche 911 / 930 G-Modelle (Turbo/SC/Carrera) oder Porsche 964 in klar oder gelb, Neuteile, herstellerseits so nicht mehr lieferbar, Satzpreis € 100,00/€ 130,00, je nach Farbe + Modell, Tel.: 0162-3661816



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



TECHART Formula VII RACE in Schwarz. PORSCHE 992 GT3 & PORSCHE 992 Turbo S. 2x 9,5x20 ET42 & 2x 11,5x21 ET62. Ausstellungsfelgen, nur 1x montiert. WIE NEU! 4000,-€! Nur Abholung in 74182 Obersulm!



Porsche 964 Carrera 2, EZ 03/92, 138.720km, 1 Vorbesitzer, nächste HU 02/26, dt. Fahrzeug, kein Re-Import aus USA oder Japan, Euro2-Umschlüsselung 2009, unfallfrei, Fahrzeug unverändert im Auslieferungszustand, Originallack, schwarz-metallic, Innen schwarz, Schalter, Motorrevision bei 132.000, Preis: 168.850,– €. kschmid007@web.de



The legend is back! Die wohl berühmteste Uhr der Rennsportgeschichte: Heuer Monaco Chrono, by TAG - Heuer, Caliber 17, Automatik, 41 mm, im Full- Set, absolut neuwertig und noch ungetragen. Komplett mit allen Papieren und noch nicht ausgefüllter Garantie- Karte! Tel. 0174- 3540118 AB.

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

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



Porsche Schalldämpfer 997.2 gebraucht, bestehend aus Mittel- und Endschalldämpfer (s. Bild), ca. 100 Tkm gelaufen, keine Reparaturen, Dellen etc., wg. Umbau auf Sportauspuff abzugeben. VB 990,–€, Tel.: 0171-2162185



Porsche 964 original Cup I Felgen 7 und 9x17 Zoll, VB 2850 € . Tel. 01718246350



Porsche 928 Blechmodell, 29 cm, elektrisch, voll funktionsfähig, neuwertiger Originalzustand,kpl.; Porsche 911 Rallye, 70 er Jahre, 36 cm, in sehr gutem Originalzustand! Auch andere seltene Orig. Modelle von 1953–1983. Tel. 0174-3540118.



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



RS-Chronograph, 44 mm, getragen mit entsprechenden Spuren. High tech Quartz movement. Reinigung, neue Batterie plus tolles handgenähtes Schweizer dickes Lederband (hydrophobiert). Tel. 0174-35 40118 abends oder per SMS.



Porsche 959 Tachometer (959 641 507 00) und 959 Drehzahlmesser (959 641 301 00), beide VDO-generalüberholt, Ring und Glas neu, Tacho genullt, DZM neu gedämpft, insgesamt neuwertiger Zustand, Preis jeweils € 890,00, Tel.: 0162-3661816













Porsche Club

928

Der werksautorisierte Classic Club
Porsche Club 928 e.V.

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



SUCHE

Suche **Porsche 997 S** Tel. 01718246350

Suche **Porsche 987** Boxster S oder Cayman S. Tel. 0171/8246350

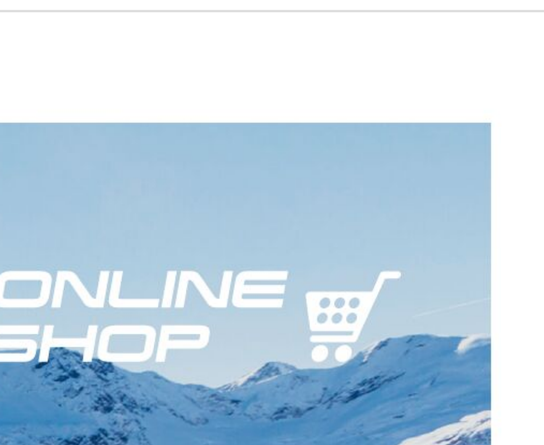
MITTELMOTOR™

Maestro MasterCard PayPal VISA AMERICAN EXPRESS

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



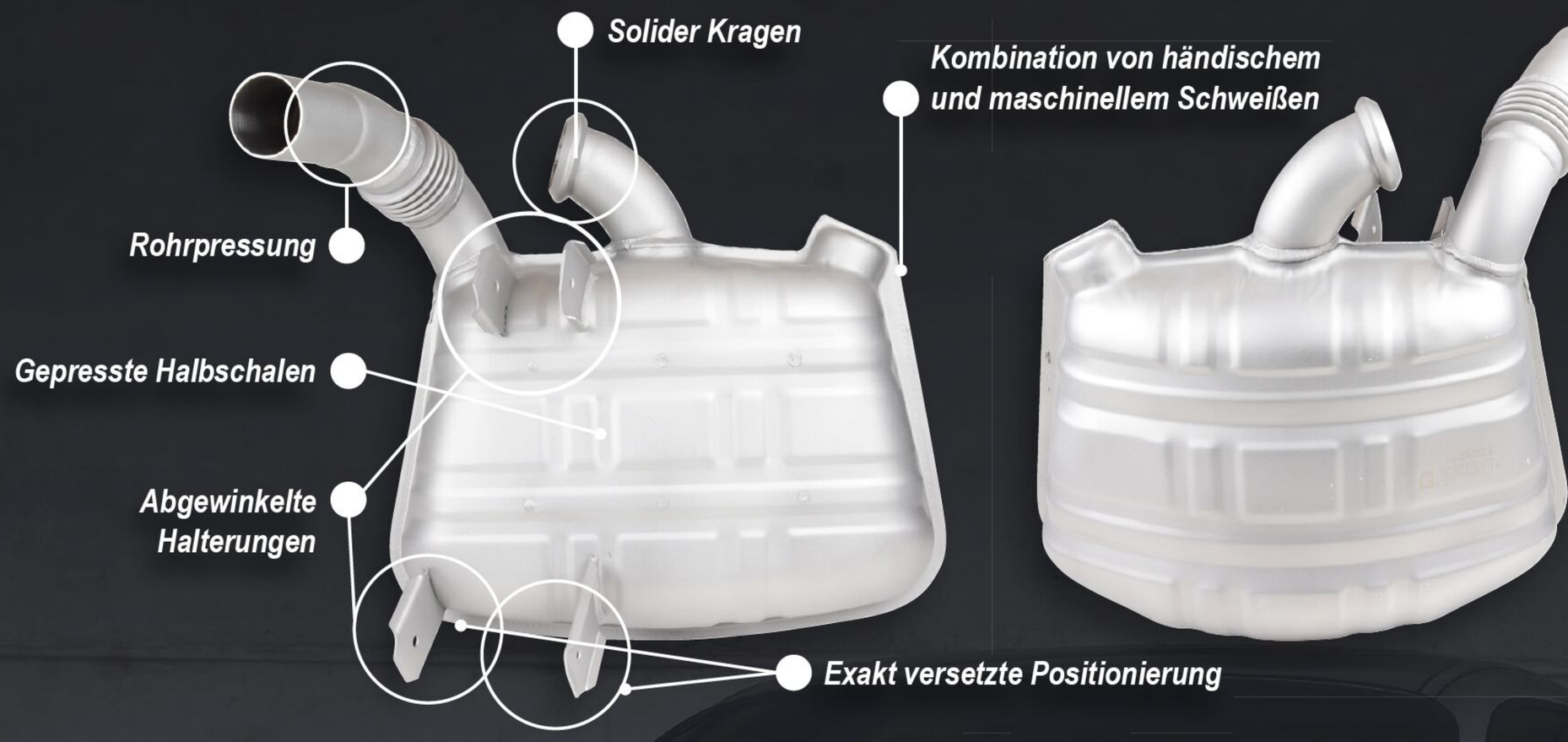


Ausgabe 1-2025
Erscheinungstermin: 07.11.2024 I Anzeigenschluss: 30.09.2024



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
Auf die harte Tour – 25 Jahre 996 GT3



MADE BY PORSCHE
Evolution statt Revolution – 911 Carrera Typ 992.2



FUTURE CLASSIC
Im Glashaus – 997 Targa 4

PORSCHE FAHRER 1–2025 erscheint am 7. November 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:
Erdil Aras, Doruk Barin, Tobias Kindermann, Manfred Kolb (Übersetzung + Lektorat), Richard Lindhorst, Nils Mann, Felix Plehn, Roman Rätzke, Ruamedya, Günter Schranz, Laura Tiedtke, Jordan Zigang Divet (Curveshunter)

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 www.heel-verlag.de I bestellung@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@heel-verlag.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:



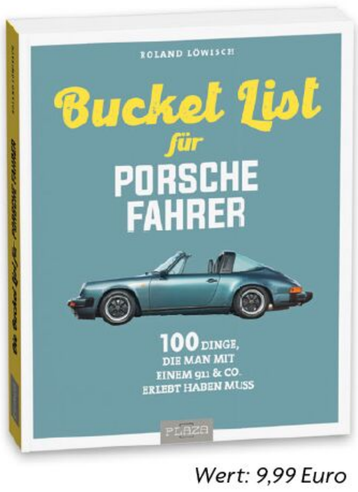
Wert: 34,99 Euro



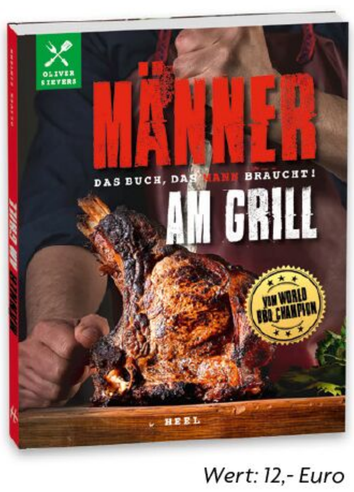
Wert: 37,99 Euro



Wert: 59,99 Euro



Wert: 9,99 Euro



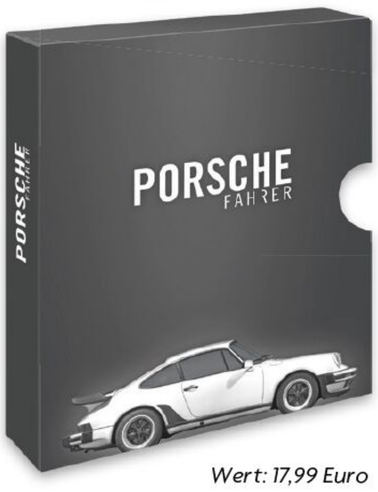
Wert: 12,- Euro



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*

PORSCHE DESIGN

THE 911 AMONG WATCHES.





Der 911 war sein erstes Meisterwerk.
Dann schrieb Prof. F. A. Porsche
Geschichte mit dem ersten schwarzen
Zeitmesser der Welt.

Der Chronograph 1 –
All Black Numbered Edition.

PORSCHE-DESIGN.COM/CHRONOGRAPH