PORSCHE FAHRER

PORSCHE FAHRER

GEWINN SPIEL
PREISE IM WERT VON ÜBER 6.000 EURO

25 JAHRE 911 GT3



993 SPEEDSTER
SONDERWUNSCH NACH MASS

911 SWS TURBO 400
FÜR EINEN GUTEN ZWECK

997 TARGA 4
KLASSIKER DER ZUKUNFT

RM | Sotheby's



1955 Porsche 550 Spyder *von Wendler*
Schätzwert: €3,400,000 – €4,200,000 EUR

MUNICH | 23. NOVEMBER 2024

RM SOTHEBY'S KEHRT ZUR MOTORWORLD MÜNCHEN ZURÜCK

DEUTSCHLAND +49 172 7151 251
UK +44 (0) 20 7851 7070
FRANKREICH +336 13 55 05 29
ITALIEN +39 02 9475 3812

info@rmsothebys.com

Start your journey here
rmsothebys.com

In diesem Jahr …



… kommt das Beste zum Schuss. Damit ist die einmalige Möglichkeit gemeint, mit einer Spende von nur 5 Euro einen 911 Turbo der ganz besonderen Art zu gewinnen. Mal ehrlich: Wie könnte das von uns so begeistert gefeierte Turbo-Jubiläumsjahr besser enden? Denn ganz gleich, ob es der Hauptpreis wird oder nicht, Gewinner gibt es hier auf jeden Fall: Es sind die Menschen, die von der Lebenshilfe Gießen, die seit 30 Jahren im Rahmen ihrer Oldtimerspendenaktion klassische Fahrzeuge und Youngtimer verlost, Unterstützung erfahren. So gibt es in 2024 neben „50 Jahren 911 Turbo“ also noch ein Jubiläum zu feiern.
Umso spannender, dass es sich bei dem Hauptgewinn um einen sehr speziellen aufgeladenen Elfer handelt, den selbst Kenner nicht unbedingt auf dem Zettel haben. Anfang der Neunzigerjahre baute der saarländische Porsche-Spezialist SWS ein paar Handvoll 911 Turbo nach ganz eigenen Vorstellungen – eine Idee, die erst heute mit den vielfältigen Angeboten maßgeschneiderter Elfer und Backdate-Modellen in der Mitte der Porsche-Szene angekommen ist.
Damals liefen die Uhren in die andere Richtung, da wurde ein 911 der alten G-Serie optisch auf den neuen 964 umgebaut und vordatiert, damit die Eigenkreation up to date war. Wer hätte schon freiwillig Geld für einen künstlich gealterten Porsche ausgegeben?! Sehr eigenständig und gar nicht Mainstream war hingegen der Ansatz: ein 911 Turbo mit schmaler Karosserie, ein Turbo ohne den dazugehörigen Look. Mit Zurückhaltung hatten die aufgeladenen 400 PS unterm großen Heckflügel allerdings gar nichts zu tun.
Schön, dass wir mit unserer letzten Turbo-Geschichte zum Ende des Jubi-Jahres noch eine weitere Lücke zum Thema 911 Turbo schließen konnten. Und das Beste ist, dass Sie den SWS Turbo 400 gewinnen können. Viel Glück!

Es grüßt Ihr seit Jahren spendenbereiter



Jan-Henrik Muche

BESUCHEN UND FOLGEN SIE UNS …

www.porsche-fahrer.de

porschefahrer.magazin

porschefahrer_magazin

porschefahrermagazin



25 JAHRE 911 GT3

1999 wurde aus dem 911 RS der 911 GT3, erstmals kam beim 996 auch ein wassergekühlter Hochdrehzahl-Sechszylinder zum Einsatz. Rückblick auf einen Elfer, dessen Modellbezeichnung seit nunmehr 25 Jahren für den puren, reinen und unverfälschten Porsche-Genuss steht.



356 LA DAWRI

GFK hieß der Wunderwerkstoff der Fünfzigerjahre, der zahlreiche große und kleine Karosseriebaufirmen auf den Plan rief. La Dawri aus Kalifornien kombinierte erfolgreich VW- und Porsche-Technik.



997 TARGA 4

Seine Zukunft als Klassiker hat der letzte von drei Targa mit Glasdach noch vor sich, speziell war er immer schon. Die Vorzüge des ersten 911 Targa mit Allradantrieb liegen auch und vor allem in dessen Modellvielfalt.



914/6 GT

Schon als sie neu waren, machten sich die Mittelmotortypen mit dem Sechszylinder des 911 rar, die Variante für den Rennsport hatte Exotenstatus. Einer von 33 echten 914/6 GT wurde jetzt restauriert.



993 SPEEDSTER

Seit seiner Jugend ist Industrie-Designer Luca Trazzi Speedster-Fan. Und weil in der Sammlung bei der Baureihe 993 modellbedingt eine Lücke klaffte, ließ er sich einen Speedster bauen – auf Sonderwunsch.



MASCHINEN

12 TITELSTORY
996 GT3 – AUF DIE HARTE TOUR

32 FUTURE CLASSIC
997 TARGA 4 – IM GLASHAUS

66 KLASSIK
356 LA DAWRI – SPECIAL ORDER

74 TUNING
911 SPC – UNTER DER SONNE DES SÜDENS

SERVICE, TEST + TECHNIK

24 FAHRBERICHT
CAYENNE GTS – MEHR ODER WENIGER

40 MAGAZIN
911 SWS TURBO 400 – FÜR EINEN GUTEN ZWECK

MENSCHEN + MOTOREN

48 SPORT-SCHAU
914/6-GT – JETZT ABER IN ECHT

58 PORSCHE-KUNST
NIKITA KARAGOZOV –
„MEIN HERZ LÄUFT AUF SECHS ZYLINDERN“

82 HAPPY END
LUCA TRAZZI – FÜR ALLES GELB DER WELT

RUBRIKEN

08 LESERBRIEFE I NEWS

10 LITERATUR

94 PORSCHE MARKT

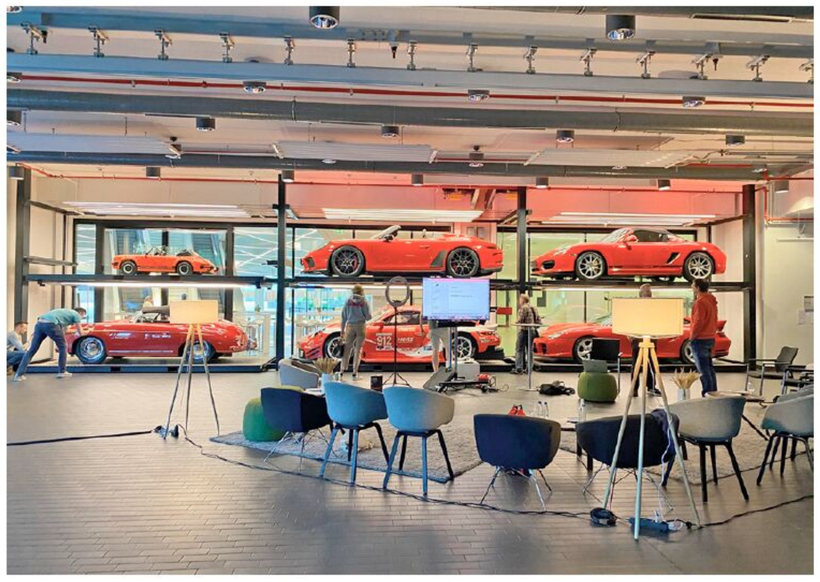
98 VORSCHAU I IMPRESSUM

RÜCK SPIEGEL

Das Kennzeichen WN-V1 und der Aufkleber auf der Flanke verraten es: Dieser mit einem Zweiliter-Sechszylinder ausgerüstete 914/6 GT geht 1971 bei der 55. Targa Florio für die Strähle KG ins Rennen. Während die ersten drei Plätze an Fahrzeuge der Prototypen-Klasse gehen, kommen Willi Kauhsen und Günther Steckkönig auf Platz 13 ins Ziel. Mehr über die Motorsport-karriere und die Besonderheiten des 914/6 GT ab Seite 56 …




56
STRAHLE KG
DUNLOP
VEEDOL



Fotos: privat

SOCIAL-MEDIA-WORKSHOP PORSCHE-MUSEUM

In PORSCHE FAHRER 4-2024 Ausgabe las ich auf S. 11 die Meldung „Bilder im Kopf“ – Fotokurse vom 10. bis 12. Mai im Porsche-Museum. Da ich schon an mehreren der sehr zu empfehlenden Fotokurse teilgenommen hatte, buchte ich den ersten Kurs „Fotografieren mit dem Smartphone“ am 11. Mai. Gestartet wurde in der Porsche-Museumswerkstatt, in der extra ein schöner Sitzbereich für die Teilnehmer aufgestellt wurde. Herr Pawlitzki gab dort wieder einmal einige gute Infos zu Beginn, dann ging es ab ins Museum zum Fotografieren. Phantastisch! Es kommt hinzu, dass ich als junggebliebener Anfang 60-Jähriger mit dem Smartphone besser und einfacher im Museum fotografiert habe als je zuvor mit dem Fotoapparat. Unbedingt selbst einmal machen! Dieses sei einmal hervorhebend für meine Generation gesagt. Unter den Teilnehmern waren auch einige Porsche-Mitarbeitende, die ebenfalls sehr von dem Fotoworkshop angetan waren. Atmosphäre, Location und Organisation waren einzigartig gut, gleiches gilt für die Menschen, die dort waren. Daher kann ich wieder nur Gutes berichten und hoffen, dass es dieses Angebot vom Museum weiterhin geben wird. Ich wäre dabei. Viele Grüße an Euch und vielen Dank für Eure immer wieder gelungenen Ausgaben.

Johannes Timmermann

992 GTS T-HYBRID

Oje, was sind die „neuen aktiven, vertikalen Kühlluftklappen“ beim neuen Porsche 992 GTS T-Hybrid“ potthässlich geworden! Wie ein Haifischmaul mit heftig Karies! Und dann noch ein „T-Hybrid“! Herrgott, Joseph und Maria, verschont doch wenigstens Eure große Ikone 911 vor diesem unsäglichen Elektroschmarrn, der sich letztlich sowieso nicht durchsetzen wird, weil ihn – seien wir doch mal ehrlich – (fast) kein Kunde haben will, und ein 911-Fahrer schon gleich gar nicht! Und in einer Marktwirtschaft bestimmt letztendlich halt der Kunde, was gekauft wird und was nicht. Natürlich kann es passieren, dass die EU-Kommission diese Frage in 2035 per Verboten anders entscheidet. Das hätte dann aber mit Demokratie und Marktwirtschaft rein gar nichts mehr zu tun!

Karl-Heinz Gruber

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.



Fotos: privat

911-SONDERMODELLE

Leider ist Ihnen in Ihrem Artikel ein Fehler unterlaufen bzw. wurde leider nicht richtig recherchiert. Nicht im Sommer 1988 folgte ein erneutes Jubiläumsmodell zum 25-jährigen Produktionsjubiläums des Elfers, vielmehr kam das Jubiläumsmodell bereits im Sommer 1987 als so genanntes „Viertel-Millionärsmodell" in begrenzter Stückzahl zum 250.000sten gebauten 911 auf den Markt. Das Fahrzeug gab es nur in der Farbe Diamantblau-metallic (nicht Dunkelblau-metallic wie von Ihnen beschrieben) und mit in Wagenfarbe lackierten Felgensternen der 7 und 8 Zoll breiten Fuchsfelgen. Darüber hinaus hatten die Ledersitze das Autogramm von Ferry Porsche in der Kopfstütze eingestickt sowie eine runde Plakette „250.000 Porsche 911 –Jubiläumssonderserie 1987“ am Armaturenbrett. Außerdem finde ich es äußerst schade, dass Sie von den beiden Jubiläumsmodellen „30 Jahre – 911“ und „50 Jahre – 911“, in meinen Augen neben dem o. g. Modell die beiden schönsten Jubiläumsmodelle, keinerlei Bildmaterial veröffentlicht haben. Äußerst positiv möchte ich Ihren Artikel erwähnen „Petro-Surf 2024 – Reif für die Insel“. Das macht Lust auf mehr.

Bruno M. Ostenried mit Jubi „30 Jahre 911“ #645

***Anm. d. Red.:** Bei „Dunkelblau-Metallic“ hat uns wohl die Autokorrektur einen Strich durch die Rechnung gemacht, das wussten wir tatsächlich besser. Schon deshalb, weil unser Kollege Tobias Kindermann eines der "Viertel-Millionärs"-Autos sein Eigen nennt! Bilder von den Jubi-Modellen zum 30. und 50. Geburtstag hätten wir tatsächlich gehabt, aber für mehr reichte der Platz leider nicht aus.*



TRANSFORMATION

Endlich ist er da, der Neue! Sagen die einen, während die anderen dem populären Bestseller und Vorgänger, dem alten Macan mit Verbrennungsmotor nachtrauern. Mit der neuen Macan-Generation verfügt Porsche erstmals über eine zweite rein elektrische Baureihe. Um den Unterschied deutlich zu machen, spricht Porsche vom Macan Electric – was gleichzeitig die Modellbezeichnung des Basismodells zum Preis von 80.700 Euro ist. Das verfügt als einziges von vier Varianten über Heckantrieb und leistet maximal 360 PS. Darüber rangiert die Allradversion mit 408 PS und identischer Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h. Der Macan 4S leistet bis zu 516 PS und ist 240 km/h schnell. Spitzenmodell ist der 260 km/h schnelle Macan Turbo mit 639 PS zum Preis von 114.600 Euro. Mehr zu Auto und Technik in PORSCHE FAHRER 2-2025.

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.

LITERATUR

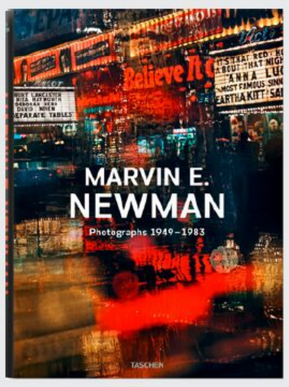
100 Fakten – E-Mobilität. Reichweite, Ladezeiten, Kostencheck



So … wie war das jetzt mit Combined Charging System, Ladeverlust, Rekuperation und Plug-and-Charge? In den Begrifflichkeiten der E-Mobilität finden sich viel Fachchinesisch und Anglizismen, außerdem wächst die Zahl der Hersteller scheinbar monatlich. Autor Wolfgang Schäffer erklärt sie, führt die aktuellen Modelle auf und gibt Tipps zu Anschaffung und Nutzung eines E-Autos. Für den theoretischen Start in die E-Mobilität und zum besseren Verständnis der längst nicht selbstverständlichen Materie kommt die Faktensammlung gerade recht.

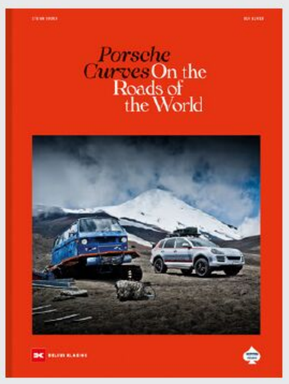
Wolfgang Schäffer: 100 Fakten – E-Mobilität. Reichweite, Ladezeiten, Kostencheck, 80 Seiten, 210 x 297 mm, Softcover, Heel, Königswinter 2024, 9,80 €, ISBN 978-3-96664-899-8

Marvin E. Newman. Photographs 1949 – 1983



Es ist ein Amerika der Neonlichter, Großstadtszenen, Suburbia-Ausschnitte, der Arbeiter, Sportler, Spieler, Nutten, der kleinen Leute und Kinder. Ein Land in Schwarzweiß und greller Farbe, und natürlich eines der Autos. Eben weil Neon, Sport, Spiel und Vergnügen und Autos ein Teil des ganz normalen Lebens sind in den USA der Fünfziger- bis Achtzigerjahre, die der 1927 in der Bronx geborene und 2023 verstorbene Fotograf Marvin E. Newman mit Kamera und präzisem Blick fürs Normale völlig ungekünstelt dokumentiert. Für Betrachter untergegangener Welten und Liebhaber des American Way of Life ist dieses 240 Seiten starke, 2,6 Kilogramm schwere Buch der Größe XL mit seinen fast 170 Bildern ein Fest, der Preis von 60 Euro geht mehr als in Ordnung.

Reuel Golden (Hrsg.): Marvin E. Newman. Photographs 1949 – 1983, 240 Seiten, 360 x 255 mm, Hardcover, Englisch, Taschen, Köln 2024, 60,00 €, ISBN 978-3-8365-9912-2



Porsche Curves – On the Roads of the World

Stefan Bogner
deutsch / englisch
416 Seiten, Hardcover
Delius Klasing
59,95 Euro
ISBN 978-3-667-12953-6

WUNSCHZETTEL



DIE WELT AM HANDGELENK

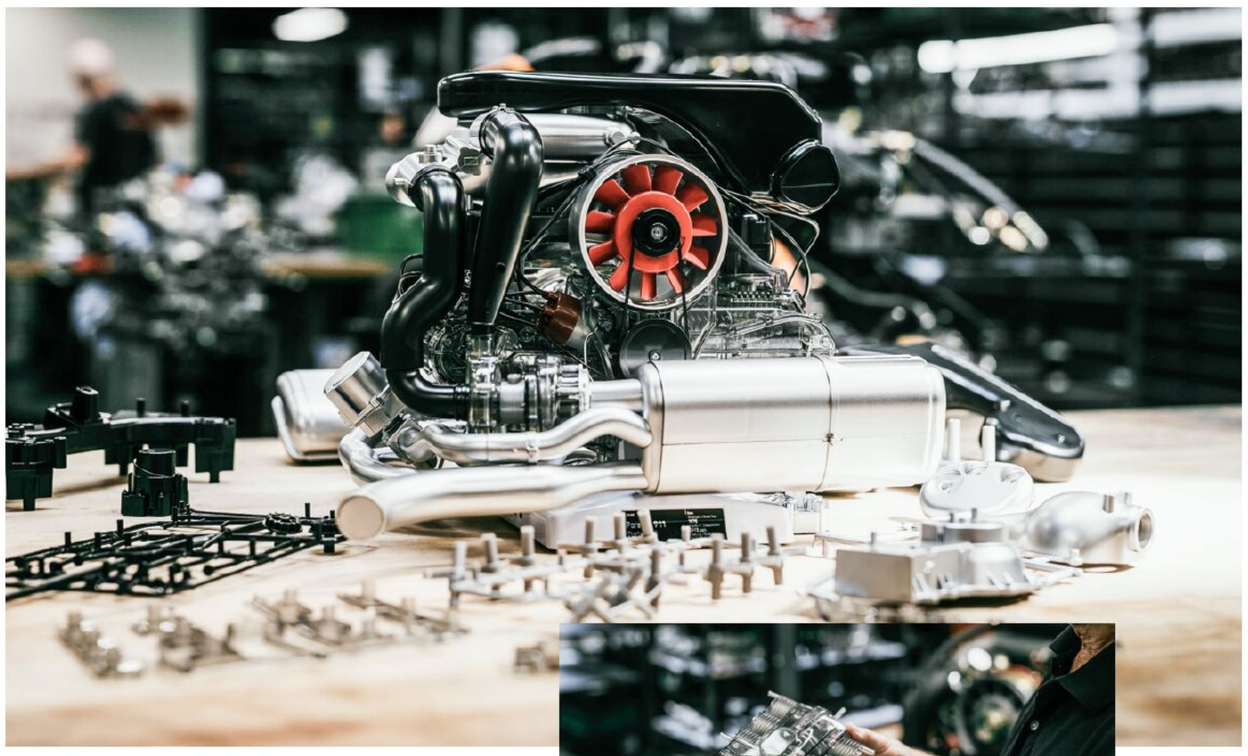
Das 2020 vorgestellte Timepieces-Programm hat Zuwachs bekommen: Neben dem bereits zur Auswahl stehenden Chronographen ist ab sofort auch der Globetimer verfügbar, eine Weltzeituhr mit zweiter Zeitzone und eigenem Uhrwerk aus Schweizer Produktion. Hinzu kommt die Möglichkeit der Konfiguration, ganz ähnlich wie beim 911 – jede individuell gefertigte Timepiece kann dank des eigens entwickelten Uhrenkonfigurators bis ins Detail auf das Fahrzeug oder die eigenen Vorstellungen angepasst werden. Vom Gehäuse mit der Lünette über den Zifferblattfarbring, das Armband und den Rotor bis hin zur persönlichen Gravur stehen unzählige Kombinationsmöglichkeiten zur Auswahl. Während das Zifferblatt stets in Mattschwarz gehalten ist, umfasst die Farbauswahl für den Ring um das Ziffernblatt nicht nur alle aktuellen Exterieurfarben der Generation 992.2, sondern auch historische Farben des „Farbe nach Wahl"-Programms der Porsche Exclusive Manufaktur, wie etwa Gulfblau oder Sternrubin. In Summe kann aus 142 verschiedenen Farbvarianten gewählt werden.

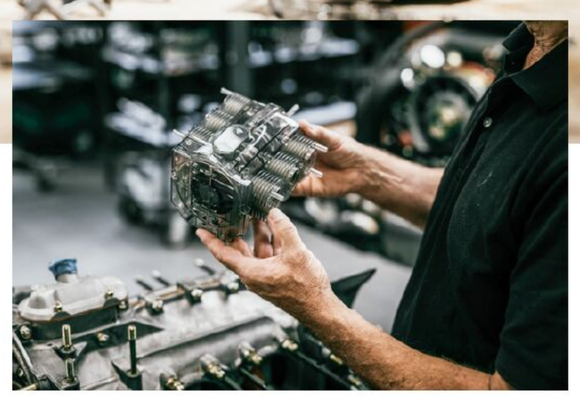




TURBO FÜR DIE FÜSSE

Das Jubiläumsjahr ist noch nicht vorbei. Neu im Porsche Design-Shop sind Puma Sneaker mit passend zum Elfer-Innenraum gestaltetem Schottenkaro im Stil der Siebziger. Der Unisex-Turbo-Turnschuh „Palermo" trägt „McLaughlin"-Tartan in heller Ausführung oder schwarz mit farbenfrohem Karo. Preis: 110,00 Euro.





TURBO FÜR DIE VITRINE

Zwei Porsche-Motoren, den des frühen 911 und den hochkomplexen Fuhrmann-Motor, hatten sie bei Franzis schon im Angebot, der Modellbausatz des im Original 260 PS starken Ur-Turbo zur Selbstmontage fehlte noch. Der 2,5 Kilogramm schwere Bausatz im Maßstab 1:3 besteht aus 200 Einzelteilen und wird inklusive Schrauben, Verbindungsstücken und einem 90 Seiten starken Begleitbuch geliefert. Geklebt wird nichts, alle Einzelteile werden gesteckt oder geschraubt; Kolben, Ventiltrieb, Lüfterrad und Keilriemen bewegen sich und der Turbo-Sound wird ebenfalls mitgeliefert. Der Bausatz des 911-Turbo-Motors ist unter der Porsche-Teilenummer MAP09093024 ab sofort für 219 Euro im Porsche Museum, im Porsche Online Shop auf www.franzis.de und über den Handel erhältlich.

nubert®
EHRLICHE LAUTSPRECHER
Direkt + günstig vom Hersteller
120 cm breit, HDMI eARC und Bluetooth, Schleiflack weiß oder schwarz, 1.969,-€ (inkl. 19% MwSt., ggf. zzgl. Versand)
Nubert electronic GmbH, Nubertstr. 1, 73529 Schwäbisch Gmünd, 30 Tage Rückgaberecht · Webshop: nubert.de · Vorführstudios in Schwäb. Gmünd, Duisburg · Expertenberatung 07171 8712-0
Klang und Raum neu definiert
• Für das ultimative Heimkinoerlebnis – mit integrierten Tiefbasslautsprechern und machtvollen 820W Musikleistung
• Offen für alles – vollendeter Musikgenuss aus digitalen und analogen Quellen
• Spitzenklang mit hochpräziser Bass-wiedergabe – dank Raumeinmessung
• Individuelle Klangeinstellungen und beste Sprachverständlichkeit mit Voice+
• Für echtes DTS:X und Dolby Atmos kabellos zum 7.4.1-Surroundsystem erweiterbar
Mit dem Testsieger in neue Klang-Galaxien
nuPro XS-8500 RC
...die erste Soundbar mit „Qualitätsurteil Sehr Gut"
TESTSIEGER
SEHR GUT (1,4)
Stiftung Warentest test
Ausgabe 9/2024
www.test.de
24HY94

GT3

AUF DIE HARTE TOUR

1999 waren die RS-Typen, die über ein Vierteljahrhundert das Bild des extremsportlichen 911 geprägt haben, von jetzt auf gleich Geschichte. Der pure, schnelle neue Elfer für Sportfahrer hieß GT3, der erste trug die Typennummer 996. Ist das wirklich erst 25 Jahre her?





MIT DEM NEUEN GT3 WAR DIE 1972 BEGRÜNDETE AHNENREIHE DES ELFERS MIT RS-KÜRZEL AN IHREM ENDE ANGEKOMMEN.

Eine rhetorische, aber berechtigte Frage. Denn heute wirkt es manchmal so, als wäre der GT3 schon immer da gewesen. Der Ruf des reduzierten, rennstreckentauglichen Super-Saugers, des Elfers in seiner reinsten Form, eilt ihm heute mehr denn je voraus. Er galt und gilt als der 911, der über die Baureihen 996, 997, 991 und 992 hinweg immer am meisten Porsche ist.

Aber erst einmal musste sich die Porsche-Welt im März 1999 an den Gedanken gewöhnen, dass mit dem Debüt des GT3 auf dem Genfer Salon die 1972 begründete Ahnenreihe des Elfers mit RS-Kürzel an ihrem Ende angekommen war.

Obwohl mit Heckantrieb und Sechszylinder-Saugmotor ein Elfer klassischen Zuschnitts, schien vieles am neuen Sportmodell kontrovers. Die Karosserie lieferte ausgerechnet der Carrera 4 mit Allradantrieb, das Gewicht des GT3 war im Vergleich zum normalen Carrera sogar um 30 Kilogramm gestiegen. Und der Motor – obwohl wassergekühlt und mit einer M96-Nummer versehen – war keine Ableitung der neuen 3,4-Liter-Maschine, sondern basierte auf dem Block des Le-Mans-Prototypen 911 GT1, war ein Erbe der luftgekühlten Mezger-Maschine, die zum Ende des letzten Jahrtausends noch niemand so nannte.

Vieles an der Genese erinnerte an die Entstehung des 911 Carrera RS 2.7. Als der 917 die Rennstrecken dominierte, fehlte es im Breitensport an einem geeigneten Modell. Der Carrera RS 2.7 sollte diese Lücke füllen.

Ähnlich verhielt es sich mit dem GT3. Zu teuer und zu komplex waren der Le-Mans-Sieger GT1 und die aufgeladenen GT2, es fehlte ein bezahlbarer, konkurrenzfähiger Rennsport-Elfer. Diese Rolle sollte der neue GT3 übernehmen – so rekapitulierte Entwicklungsingenieur



Roland Kussmaul, der auch für den Vorgänger 964 RS verantwortlich zeichnete und noch heute den Prototypen des zugespitzten GT3 RS in seiner Garage stehen hat (s. PORSCHE FAHRER 1-2023).

URSPRUNG SUPERCUP-911

Seinen Ursprung nahm der GT3 für die Straße im hauseigenen internationalen Pirelli Supercup, dessen Rennen seit 1993 im Rahmenprogramm der Formel 1 liefen. Mit seinen 360 PS bei 7.200/min und einem maximalen Drehmoment von 370 Nm bei hochdrehenden 5.000/min entsprach der ebenfalls unter Projektleiter Roland Kussmaul entwickelte Supercup-996 von 1998 in vielerlei Hinsicht bereits dem für die GT-Klasse konstruierten Serienauto, das ab Mai 1999 an handverlesene Kunden ausgeliefert wurde.

Dass ausgerechnet der GT3 der ersten Stunde lange Zeit unter dem Radar der Sammler und Connaisseurs flog, war wohl eher der mangelnden Akzeptanz der Baureihe 996 als dem tatsächlichen Potenzial geschuldet.

Nah an der Normalität: Wie die RS-Typen zuvor baut der erste GT3 eng an der Serie. Der Innenraum zeigt sich sportlich eingerichtet, verfügt aber über ausreichend Komfort. Die Front kommt noch ohne die später charakteristischen Lüftungsschlitze aus.





„DIESER MOTOR DÜRFTE IN DER SUMME SEINER EIGENSCHAFTEN ALLES IN DEN SCHATTEN STELLEN, WAS PORSCHE FÜR DIE FRAKTION DER STRASSENSPORTFAHRER BISHER BEREITGESTELLT HAT.“

Horst von Saurma

IN SEINER GANZEN TECHNISCHEN KONSEQUENZ WAR DER GT3 EIN ELFER, DEN NUR WENIGE DER 996-BAUREIHE ZUGETRAUT HATTEN. UND ER BOT SOGAR ETWAS LUXUS AB WERK.



Als der GT3 neu war, überschlug sich die Presse vor Begeisterung. Ein Verweis auf Walter Röhrls Nordschleifen-Fabelzeit von 7,56 min (Rekord für Serienautos mit Straßenzulassung) fehlte meist ebenso wenig wie auf die Tatsache, dass der GT3 als erster Straßen-Porsche seit dem rücksichtslos überentwickelten 959 serienmäßig die 300-km/h-Marke knackte. Und sich dabei doch viel weniger hart und unerbittlich zeigte als der noch nicht einmal zehn Jahre ältere 964 RS.

Auffälliger und eigenständiger als dieser raue, aber auch völlig normal aussehende RS der frühen Neunziger geriet der GT3 allemal. Es waren jedoch weniger die aerodynamisch optimierten Tequipment-Anbauteile, die modifizierte Bugschürze, die wie verdreht ausgeformten Seitenschweller und der feststehende Heckspoiler mit den zwei Leitwerken und der kleinen Gummilippe, die den Unterschied machten. Es war das Triebwerk!

„Dieser Motor, der auf variable Steuerzeiten und ein Schaltsaugrohr zurückgreift, dürfte in der Summe seiner Eigenschaften alles in den Schatten stellen, was Porsche für die Fraktion der Straßensportfahrer bisher bereitgestellt hat“, schrieb Sport Auto-Chef Horst von Saurma und flocht dem GT3 Lorbeerkränze.

HOCHDREHZAHL-BOXER MIT GT1-GENEN

Mit dem 300 PS starken 3,4-Liter-Carrera-Motor hatte der hochverdichtete M96/76-Boxer beinahe nur das Prinzip der Wasserkühlung gemeinsam. Das Kurbelgehäuse stammte vom GT1, die Laufflächen der Zylinder waren mit verschleißfestem Nikasil beschichtet, die Schmiedekolben im Gewicht reduziert und die extraleichten Pleuel und Pleuelschrauben aus Titan gefertigt. Mit weniger Hub und einem Plus an Bohrung war der 3,6-Liter-Sechszylinder des GT3 auf besonders hohe Drehzahlen ausgelegt, bis zu 7.800/min waren drin. Auf dem Drehzahlmesser ging der rote Bereich sogar noch über die 8.000-Touren-Marke hinaus.

Auch die geänderte VarioCam-Nockenwellenverstellung, die Leichtmetall-Ansauganlage und die 12,5 Liter Öl fassende Trockensumpfschmierung mit GT1-Öltank unterschieden den GT3-Motor vom handelsüblichen M96/02-Triebwerk. Hinzu kam das Sechsganggetriebe, bei dem es sich um eine Weiterentwicklung des früher im GT2 verbauten G50/53-Getriebes handelte und das für den GT3 auf Seilzugschaltung umgerüstet worden war.

Mit einer Tieferlegung um satte 30 mm, der Hochleistungsbremsanlage mit den roten Sätteln und den eigenständigen, zweiteiligen 18-Zoll-Rädern mit 20 Titanschrauben pro Felge, in seiner ganzen technischen Konsequenz war der GT3 ein Elfer, den nur Wenige der 996-Baureihe zugetraut hatten.

Und er bot darüber hinaus ein Spektrum an Fähigkeiten, das gerade mit Blick auf den 964 RS kaum ein Fahrer oder Tester für möglich gehalten hätten: Der GT3 zeigte sich verbindlich und offerierte sogar etwas Luxus ab Werk.



911 GT3 Typ 996

Motor: Typ M96/76, wassergekühlter Boxermotor, 6 Zylinder, dohc, 24 Ventile
Bohrung x Hub: 100 x 76,4 mm
Hubraum: 3.600 cm³
Leistung: 265 kW (360 PS) bei 7.200/min
Drehmoment: 370 Nm bei 5.000/min
Verdichtung: 11,7 : 1
Gemischaufbereitung: Bosch Motronic M 5.2.2
Kraftübertragung: Hinterradantrieb
Getriebe: Sechsgang-Schaltgetriebe Typ G96/90
Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Fahrwerk: McPherson-Federbeine, Längs- und Querlenker aus Leichtmetall, Schraubenfedern, Zweirohr-Gasdruckdämpfer, Stabilisator (vorne); LSA-Mehrlenkerhinterachse und Fahrschemel aus Leichtmetall, Schraubenfedern, Gasdruckdämpfer, Stabilisator (hinten)
Bremsen: 4-Kolben-Monobloc-Aluminium-Festsättel, innenbelüftete, gelochte Scheiben 330 x 34 mm (vorne), 330 x 28 mm (hinten)
Radstand: 2.355 mm
Spur: 1.475 mm (vorn), 1.495 mm (hinten)
L x B x H: 4.430 x 1.765 x 1.270 mm
Räder und Reifen: 8 J x 18 mit 225/40 ZR 18 (vorn), 10 J x 18 mit 285/30 ZR 18 (hinten)
Tankinhalt: 89 l
Leergewicht: 1.350 kg
Zul. Gesamtgewicht: 1.630 kg
Höchstgeschwindigkeit: 302 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 4,8 sec
Stückzahl: 1.868
Bauzeit: 1999–2000
Preis: 179.500 Mark (1999)



DIE GEPLANTEN 1.350 EINHEITEN, VON DENEN 685 FÜR DEN DEUTSCHEN MARKT RESERVIERT WAREN, WAREN SCHON VOR PRODUKTIONSBEGINN VERGEBEN.

Dass der 996 GT3 trotz Dünnglas, Kunststoffen und Aluminium ganze 30 Kilogramm mehr auf die Waage brachte als die normale Sauger-Basis, erklärte sich aus dem neuen Ansatz, selbst diesem Verzicht fordernden Sport-Elfer etwas Komfort mit auf den Weg zu geben. Zwar fehlte die Rücksitzanlage und waren die fest zugreifenden Sportsitze nur dünn gepolstert, aber Klimaanlage, Zentralverriegelung, elektrische Fensterheber und Kassettenradio waren ebenso serienmäßig wie vier Airbags und ein XL-Tank mit 90 Litern Fassungsvermögen.

Natürlich ging es auch andersrum, mit Vollgas in Richtung Rennstrecke. Zum gleichen Preis wie die 179.500 Mark teure Straßenversion war die Clubsport-Variante mit verschraubtem Überrollbügel, Kofferraumdeckel und Motorhaube aus CFK, Schalensitz und Sechspunktgurt verfügbar. Statt übers Seil schalteten CS-Fahrer im Rennbetrieb ihre sechs Gänge über ein haltbareres Gestänge.

„Dass der GT3 nicht wie seine Ahnen Enthaltsamkeit fordert, weil nur rennstreckentauglich, sondern auch die kultivierte Fahrt von A nach B beherrscht, muss seinen Vätern hoch angerechnet werden. Die Alltagstauglichkeit ist erstaunlich gut entwickelt“, notierte Horst von Saurma immer noch begeistert in seinem Supertest-Fazit im Sommer 1999.

Noch heute steckt viel Wahrheit darin. Kernig und heiser läuft der Hochdrehzahl-Sechszylinder, beim Druck aufs Gaspedal geht es über den gesamten Drehzahlbereich leichtfüßig hinauf, ab 5.000/min schreit er wie seine luftgekühlten Vorgänger. Doch es rasselt und schüttelt sich nichts mehr im Heck, weil der GT3 serienmäßig mit einem Zweimassen-Schwungrad ausgerüstet ist. Weder Kupplung noch Lenkung erfordern hohe Bedienkräfte.

CS-VERSION ZUM GLEICHEN PREIS

Den griffigen Sportsitzen mag die Höhenverstellung fehlen, aber dafür sind sie erstaunlich bequem und formschön sowieso. Gerade im Innenraum wirkt ein GT3 bis auf die farbigen Gurte erstaunlich zivil und eher wie ein sparsam gekleideter, aber ganz normaler 996.

Herrlich kompakt und spürbar leicht kommt einem ein GT3 der ersten Stunde vor – deutlich handlicher als der spätere 991 und auch nur halb so wild wie ein 997.2. Selbst der fest montierte Doppelflügel auf der Motorhaube wirkt beinahe bescheiden. Das Fahrwerk fühlt sich eher nach trockenem Sport als beinharter Rennstrecke an, und in der Summe seiner Vorzüge ist auf jedem Meter spürbar, welch ein großer Schritt der 996 mit seinem Plus an Radstand für den 911 war.

Indischrot steht dem GT3 noch heute gut – vor 25 Jahren, als die ersten Testwagen in Indischrot und Akrtikssilber-Metallic noch DIN-Kennzeichen trugen, war es die Präsentationsfarbe. Sollte Skepsis geherrscht haben, ob der neue GT3 ein adäquater Nachfolger und Erbe des RS sein könnte, war es damit blitzschnell vorbei: Die geplanten 1.350 Einheiten, von denen 685 für den deutschen Markt reserviert waren, waren schon vor Produktionsbeginn vergeben. So groß waren die Nachfrage und das Klagen treuer Kunden, dass bereits Anfang 2000 beschlossen wurde, weitere 518 Stück nachzureichen. Kaum war er da, der erste GT3, war er auch schon weg.

GT3 x 4

Im Frühjahr 1999 tritt der 911 GT3 die Nachfolge des 911 RS an. Mit einem Preis von 179.500 Mark kostet der 302 km/h schnelle GT3 fast rund 40.000 Mark mehr als ein 340 PS starkes 911 Carrera Coupé. Die zweite Generation des **996 GT3**, erkennbar an den Scheinwerfern des 911 Turbo und dem neu gestalteten Heckflügel, kommt 2003 auf den Markt. „Für Massenhersteller ist es eine Nische. Für uns Lebensinhalt“, wirbt Porsche für die Weiterentwicklung. Zeitgleich erscheint das Homologationsmodell für den Rennsport, der erste GT3 RS, dessen 381 PS starker Motor dem des GT3 entspricht. Dank Kunststoff- und Karbonteilen und trotz serienmäßigen Feuerlöschers wiegt die RS-Variante 20 Kilogramm weniger als der normale GT3.

Im **997 GT3** von 2006 steigt die Leistung des 3,6-Liter-Sechszylinders auf 415 PS bei 7.600/min, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 310 km/h. Erstmals verfügt der GT3 über die charakteristischen Lüftungsschlitze an der Front, über die heiße Luft von Öl- und Wasserkühlern abgesogen wird. Mechanisches Sperrdifferenzial und Sport-Modus für die Dämpfer sind serienmäßig. Beim 997.2 GT3 von 2009 wächst der Hubraum auf 3.797 cm³, die Leistung beträgt 435 PS. Der erste 997 GT3 RS von 2006 kommt mit 435 PS auf den Markt, analog zum GT3. Die zweite, 450 PS starke RS-Version übertrifft das Basismodell GT3 zum ersten Mal auch bei der Leistung. 2011 kommt eine dritte Entwicklungsstufe auf den Markt: der GT3 RS 4.0 leistet 500 PS.

Der neue **991 GT3** debütiert auf dem Genfer Salon 2013, Vieles ist anders ist als bei den bisher gebauten 14.145 Einheiten der Baureihen 996 und 997. Der 3,8 Liter große DFI-Sechszylinder mit 475 PS bei 8.250/min basiert auf der aktuellen Elfer-Generation – der Mezger-Motor ist endgültig Vergangenheit. Ein Schaltgetriebe gibt es nicht mehr, das Siebengang-PDK ist beim 991 Pflicht. Mit dem 991.2 GT3 hält 2017 der vom Cup-Modell abgeleitete Vierliter-Motor mit 500 PS Einzug, den es seit 2015 bereits beim GT3 RS gab. Hinterachslenkung, Quersperre an der Hinterachse und dynamische Motorlager sind beim GT3 serienmäßig, auch ein Sechsgang-Schaltgetriebe steht wieder zur Wahl.



Porsche lässt sich Zeit, erst zum Modelljahr 2021 kommt der **992 GT3** auf den Markt. Die Leistung des Vierliter-Motors, der letzte Sauger der Modellpalette, liegt bei 510 PS. Erkennungszeichen der neuen GT3-Generation sind zwei große Öffnungen in der Fronthaube, welche die Funktion der Lüftungsschlitze übernehmen. Wie beim 991.2 gehört beim 992 seit 2021 eine Touring-Variante mit ausfahrbarem Heckspoiler, Siebengang-PDK bzw. Sechsgang-GT-Schaltgetriebe zum Angebot. Zum Modelljahr 2023 erscheint der neue GT3 RS. 525 PS stark, mit doppelt so viel Abtrieb wie beim Vorgänger, Fahrwerksteilen aus CFK und erstmals ohne Kofferraum unter der Fronthaube – mehr Rennwagen als Straßenauto. ◀

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



996.2 GT3

Baujahr: 2003– 2005
Hubraum: 3.600 cm³
Leistung: 280 kW (381 PS) bei 7.400/min
Höchstgeschwindigkeit: 306 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 4,5 s
Stückzahl: 2.589



997 GT3

Baujahr: 2006– 2008
Hubraum: 3.600 cm³
Leistung: 305 kW (415 PS) bei 7.600/min
Höchstgeschwindigkeit: 310 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 4,3 s
Stückzahl: 3.329



997.2 GT3

Baujahr: 2009– 2011
Hubraum: 3.797 cm³
Leistung: 320 kW (435 PS) bei 7.600/min
Höchstgeschwindigkeit: 312 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 4,1 s
Stückzahl: 2.256



991 GT3

Baujahr: 2013– 2015
Hubraum: 3.799 cm³
Leistung: 350 kW (475 PS) bei 8.250/min
Höchstgeschwindigkeit: 315 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 3,5 s
Stückzahl: 6.063



991.2 GT3

Baujahr: 2017– 2019
Hubraum: 3.996 cm³
Leistung: 368 kW (500 PS) bei 8.250/min
Höchstgeschwindigkeit: 318 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 3,5 s
Stückzahl: 10.553



992 GT3

Baujahr: seit 2021
Hubraum: 3.996 cm³
Leistung: 375 kW (510 PS) bei 8.400/min
Höchstgeschwindigkeit: 318 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 3,4 s

FAHRBERICHT – CAYENNE GTS TYP PO536 PA

MEHR ODER WENIGER

Zwischen dem Cayenne für Einsteiger und der Doppelrahmstufe Turbo E ist noch Platz für die fast klassisch anmutenden Typen mit V8-Motor und Biturbo-Aufladung. Die immer kleiner werdende sportliche Nische füllt die verschärft auftretende GTS-Variante mit 500 PS und ohne Hybrid. Gut kombiniert, Porsche!



DAS IST ER

In der Cayenne-Palette ist der als Spezialvariante ins Rennen gestartete GTS längst eine feste Größe – kaum zu glauben, dass die erste Version bereits 2007 auf der IAA ihr Debüt gab. Während die ersten beiden GTS (Typ 9PA bzw. E1 und E2) auf 4,8-Liter-V8-Saugmotoren setzten, erfolgte 2014 der Wechsel zum Biturbo-V6 mit 3,6 Litern Hubraum. Der vierte GTS erschien 2020 mit einem aufgeladenen Vierliter-V8, der in einer überarbeiteten Version auch die fünfte GTS-Ausbaustufe antreibt.

Den Vorgänger distanziert der neue GTS mit einem deutlichen Plus von 40 PS und einem Zuwachs von 40 Nm. 500 PS bei 6.000/min und ein maximales Drehmoment von 660 Nm bei 2.100/min lauten die Eckdaten des Biturbo-V8. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 275 km/h, 5 km/h mehr als vor vier Jahren. In 4,4 Sekunden beschleunigt der GTS von 0 auf 100 km/h.

Dass trotz aller Hybridisierung dieser Trend weiterhin nach oben zeigt, beweist der Umstand, dass auch der aktuelle Cayenne S dem alten GTS bei der Leistung enteilt ist. Mit dem gleichen Vierliter-V8, aber nur 476 PS, hält die S-Variante ausreichend Abstand zum GTS, die sich unterhalb des bei Preis und Leistung entrückten 739 PS starken Topmodells Turbo E-Hybrid einsortiert.

Während die formschöne und praktische Sport-Turismo-Version bei der verwandten Panamera-Baureihe aufgrund geringer Nachfrage Geschichte ist, kommt der Ca-





DEM TURBO GT STANDEN EU-ABGASNORMEN IM WEG, DESHALB ÜBERNIMMT AB SOFORT WIEDER DER GTS DIE ROLLE DES SPORTLICHEN AUSHÄNGESCHILDS DER BAUREIHE.





Cayenne GTS Typ TYP PO536 PA

Motor: wassergekühlter 90°-V-Motor, 8 Zylinder, dohc, 24 Ventile, Biturbo

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

Hubraum: 3.996 cm³

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

Max. Drehmoment: 660 Nm bei 2.100–4.500/min

Gemischaufbereitung: Benzindirekteinspritzung

Kraftübertragung: Allradantrieb mit elektr. geregelter Lamellenkupplung

Getriebe: Achtgang-Automatik Tiptronic S

Karosserie: selbsttragend, vollverzinkt

Fahrwerk: Aluminium-Mehrlenker-Achse (vorn + hinten), Adaptive Zweikammer-Luftfederung mit Niveauregulierung und 10 mm Tieferlegung, elektr. geregeltes Dämpfungssystem, drei manuell wählbare Fahrprogramme

Bremsen: Sechskolben-Monobloc-Aluminium-Bremssättel, innenbelüftete gelochte Scheiben 410 x 38 mm (vorn); Vierkolben-Monobloc-Aluminium-Bremssättel, innenbelüftete gelochte Scheiben 365 x 28 mm (hinten)

Radstand: 2.895 mm

Spur: 1.690 mm (vorn), 1.688 mm (hinten)

L x B x H: 4.930 x 1.989 x 1.654 mm

Räder/Reifen: 9,5 J x 21 mit 285/45 ZR 21 (vorn), 11,0 J x 21 mit 315/40 ZR 21 (hinten)

Leergewicht (DIN): 2.220 kg

Zul. Gesamtgewicht: 2.875 kg

Höchstgeschwindigkeit: 275 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 4,4 s

Tankinhalt: 90 l

Durchschnittsverbrauch (Werksangabe): 12,9 Liter SP; Durchschnittsverbrauch Test auf 2.000 km: 13,6 Liter SP

Preis: 145.300 Euro; Testwagenpreis: 179.012 Euro



Kontrast-Programm. Zu den GTS-typischen mattschwarzen Anbauteilen passt Karminrot einfach am besten. Die aufrecht stehende Front dominiert der große XXL-Kühlergrill.

yenne auch weiterhin in zwei Versionen: als bekannte „Vollheck"-Version und als teurer ausgepreiste, viertürige „Coupé"-Variante mit betontem Schrägheck.

Die Preisspanne zwischen Einstieg und ganz oben ist riesig. Während der Cayenne mit Dreiliter-V6 mit 99.600 Euro in der Liste steht, kostet die ultimative Variante Turbo E-Hybrid Coupé mit GT-Paket 215.600 Euro. Der Hybrid-freie, 640 PS starke Cayenne Turbo GT war zu viel des Guten und ist in Deutschland wegen verschärfter Abgasnormen nicht mehr verfügbar.

Die Rolle des sportlichen Aushängeschilds übernimmt deshalb nun wieder der GTS. Obwohl nominell etwas schwächer als der S-E-Hybrid mit 519 PS Systemleistung, rangiert er in der internen Rangfolge über diesem. In der klassischen SUV-Ausbaustufe kostet der GTS 142.000 Euro, als Coupé-Version 145.300 Euro.

DAS KANN ER

Von draußen ist der GTS ein schwerer Brocken, aber mit den Händen am kleinen, griffigen Race-Tex-Lenkrad und aktiviertem Sport-Modus schrumpft das fünf Meter lange und 2,2 Tonnen schwere SUV beim Fahren um zwei Nummern. Mindestens.

Wie Motoren- und Fahrwerks-Ingenieure im Zusammenspiel dem großen Cayenne Dynamik und Leichtfüßigkeit anerzogen haben, hinterlässt Eindruck. Da ist einmal der aufgeladene V8, dessen frei drehender Charakter eher einem Saugmotor entspricht und der reibungslos und perfekt eingespielt mit der alternativlosen Achtgang-Automatik zusammenarbeitet.

Den passenden Partner findet der Motor im millimetergenau abliefernden GTS-Fahrwerk, das ab Werk um 10 mm tiefer gelegt und mit der extra sportlich justierten Vorderachse des Cayenne GT Turbo aufgewertet wurde. Die Abstimmung passt, ist trocken und zielgerichtet, ohne dabei hart oder bockig rüberzukommen. Um den guten Eindruck noch zu verbessern, lassen sich viele Kreuze auf der Ausstattungsliste setzen: 22-Zoll-RS-Spyder-Räder für 964 Euro, empfehlenswerte Hinterachslenkung für 1.701, Porsche Dynamic Chassis Control für 3.272 oder PCCB für 8.937 Euro. Alles kann, nichts muss.

Serienmäßig sind beim GTS die perfekt passenden, achtfach elektrisch verstellbaren Sportsitze mit ihren Alcantara-artigen Race-Tex-Mittelbahnen. Weil Porsche davon ausgeht, dass die GTS-Version nicht in erster Linie aus praktischen Erwägungen gekauft wird, ist auch die zweite Reihe als Zweisitzer konfiguriert. Diese Auslegung passt dann auch besser zur Coupé-Variante, welche die sportliche Version des sportlichsten Cayenne darstellt, wobei das wuchtige Vollheck mehr Fürsprecher in der Redaktion hat.

Silber oder Kreide wären zu vernünftig oder langweilig, Schwarz käme zu aggressiv rüber. Karminrot, selbst wenn es 1.844 Euro Aufpreis kostet, steht dem GTS einfach am besten, da wirken die vielen serienmäßigen

schwarzen Anbauteile adäquat und nicht aufgesetzt. Der unauffällige Auftritt ist damit allerdings dahin.

DAS KANN ER NICHT

Zurückhaltung fällt dem Cayenne GTS schwer, vor allem wenn er als Coupé-Variante und im optisch lauten Karminrot vorfährt. Die Gesichter von Fußgängern und Fahrradfahrern sprechen oft Bände: Wozu braucht einer allein so ein riesiges, lautes Ding von Auto?!

Jenseits von Fremdwahrnehmung und Soft Skills fällt das heftige Leergewicht von 2.200 Kilogramm negativ auf, mit dem Benzinverbrauch von 13 bis 14 Litern Super Plus bei gemäßigter Gangart muss man sowieso leben lernen. Der Umstand, dass der Schrägheck-Viertürer gar kein Coupé ist, sondern nur so heißt, und trotz eines geringeren Nutzwerts 3.300 Euro mehr kostet als die Vollheck-Version, lässt sich hingegen nur mit Marketing erklären.

Und natürlich ist der Preis ein Thema: Ein 248 km/h schneller Basis-Cayenne mit 353 PS starkem V6, der den Sprint von 0 auf 100 km/h mit einer Zeit von 5,7 s nur wenig langsamer absolviert, ist im Vergleich zum GTS rund 42.000 Euro billiger.

Am meisten stören allerdings die mitunter komplizierte Menüführung und Bedienung, die beim Fahren am besten der assistierende Beifahrer an seinem eigenen 1.422 Euro teuren Bildschirm übernimmt. Die obligaten Assistenz- und Kontrollsysteme wie Überprüfung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und Abmahnung durch akustische und optische Signale, Spurhalteunterstützung oder Müdigkeitswarner müssen nach jedem Start erneut und vor allem umständlich abgeschaltet werden. Lästig! Mit diesem Problem ist Porsche nicht allein: Seit dem 7. Juli 2024 müssen solche Gadgets laut EU-Regelung in jedem Neuwagen vorhanden sein. Vielleicht ist ein gebrauchter GTS doch der bessere Kauf …



Und das Schaltgetriebe, das beim Cayenne GTS der ersten Generation noch als Option zu haben war, vermissen wir bis heute.

FAZIT

Es bleibt dabei: Von allen Cayenne fühlt sich der GTS am meisten nach Porsche an. Tieferlegung und griffige Sportsitze betonen die dynamische Seite der GTS-Variante und die 500 PS des Biturbo-V8 machen klar, dass es die gewaltige Leistung des Turbo E-Hybrid zu keiner Zeit braucht. So gerüstet, beeindruckt der GTS als sportliche Limousinen-Alternative mit viel Platz – von den Offroad-Qualitäten ist, vor allem bei der Coupé-Version, schon längst keine Rede mehr. Was fehlt, ist ein wenig Zurückhaltung. Ein GTS im dezenten Look des S-Modells, ein extra sportlicher Cayenne, der den Nerz nach innen trägt, wäre der ideale Begleiter. ◀

Text: Jan-Henrik Muche

Fotos: Porsche / Roman Rätzke



GEWINNSPIEL

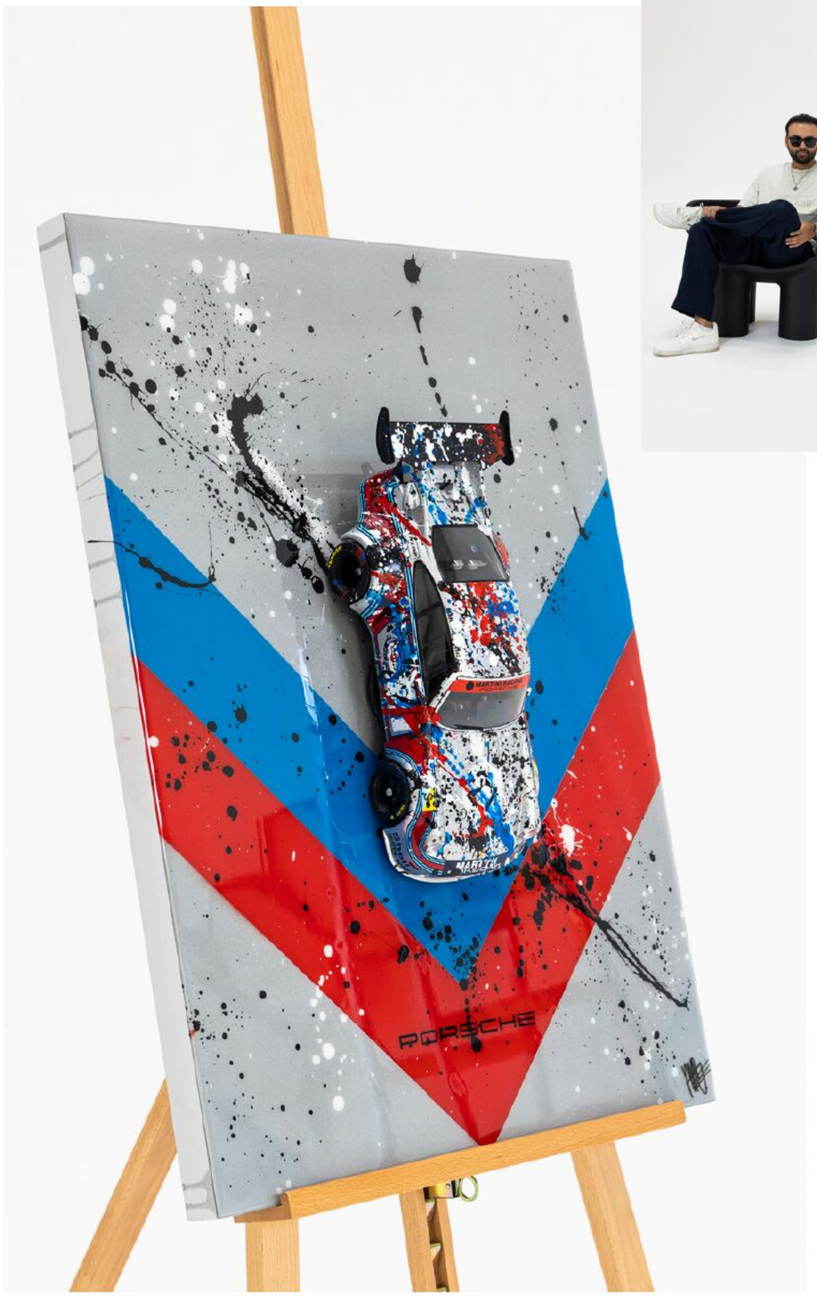
PLÖTZLICH WEIHNACHTET ES SEHR …

… und unser jährliches Weihnachtsgewinnspiel steht schon wieder vor der Tür.

Diesmal warten acht Preise mit einem Gesamtwert von über 6.000 Euro auf die glücklichen Gewinnerinnen und Gewinner – und nur eine Frage muss beantwortet werden.

Wir wünschen auch dieses Jahr wieder: Viel Glück!

Teilnahme auf **www.porsche-fahrer.de**. Teilnahmeschluss ist der 8. Dezember 2024.
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ausführliche Informationen zu den Preisen und die Teilnahmebedingungen finden Sie auf **www.porsche-fahrer.de**.





NOCTURNAL ARTS

Porsche 911 Carrera RSR Turbo 2.1 Kunstwerk. „Ad Infinitum“
Wert: 3.500 Euro

NOC ist ein Künstler aus Wien und Gründer von Nocturnal Arts. Seine Philosophie ist es, über die eigenen Grenzen hinauszugehen. Das ist es, was er mit seiner Kunst zum Ausdruck bringen möchte: Die perfekte Symphonie zwischen zweidimensionaler Leinwand gepaart mit einer Skulptur, die sie zu etwas Einzigartigem macht. Eine Mischung aus abstrakter Kunst und Graffiti. NOC arbeitet mit Acryl, Öl, Sprayfarben, Modelliermasse und Skulpturen. Ausgangspunkt dabei ist das Modell oder ein Teil wie Lenkrad, Felge oder Motorhaube.

www.nocturnal-arts.com





★★★★S
Hotel Oswald
Gourmet & SPA



3 Nächte im Landromantik Hotel Oswald
Wert: 1.250 Euro

Das 4-Sterne Superior-Hotel im Bayerischen Wald ist der perfekte Rückzugsort für Verliebte, Erholungssuchende und Aktivurlauber. Mit 57 stilvoll eingerichteten Zimmern und Suiten bietet das familiengeführte Luxushotel eine harmonische Atmosphäre und eine herzliche Gastfreundschaft.
Das beeindruckende, großzügige Landromantik-SPA lädt mit verschiedenen Pools, zwei Saunabereichen und einer Vielzahl an Wellnessanwendungen dazu ein, die Seele baumeln zu lassen.

www.hotel-oswald.de



Skulptur Porsche 911 Carrera 992

Wert: 599 Euro

Diese Skulptur aus Leichtbeton wiegt 3 ½ kg und kombiniert Kunst, Design und wahre Handwerkskunst. Das Einzelstück wurde in Handarbeit im Schwarzwald hergestellt und ist zusätzlich veredelt mit 24-karätigem Blattgold höchster Qualität. Das Gold ist nicht versiegelt, um ein absolut authentisches Aussehen zu garantieren.
Das Kunstwerk kann aufgestellt oder an der Wand befestigt werden.

www.advanced-canvas.com

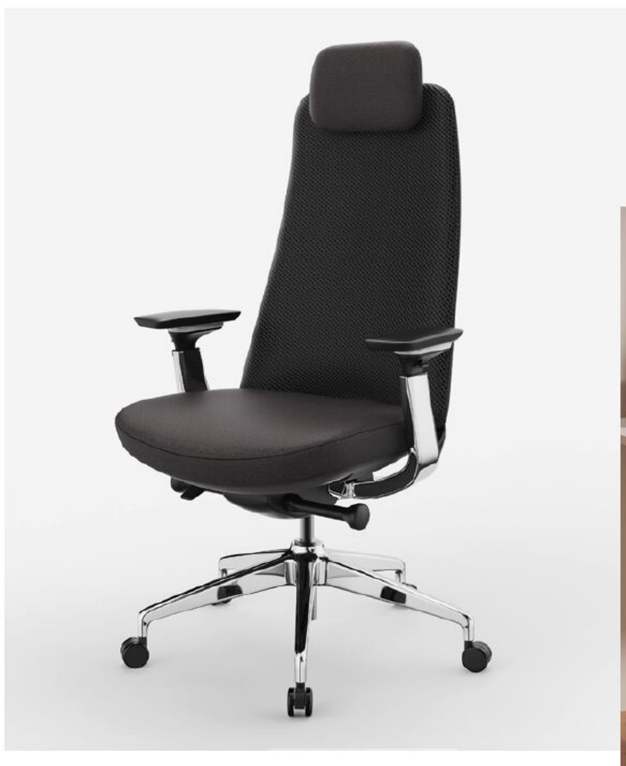


Sonos Ace

Wert: 499 Euro

Der Premium Over-Ear-Kopfhörer mit Bluetooth® bietet atemberaubendes, verlustfreies 3D-Audio, erstklassige aktive Geräuschunterdrückung (ANC) und Aware Modus sowie das präziseste und mitreißendste Heimkinoerlebnis mit der neuen TrueCinema Technologie von Sonos. Mit ANC wird die individuelle Sound Experience noch persönlicher und mit dem Aware Modus bekommt man alles mit, was in der Umgebung geschieht.

www.sonos.com





Ergolutions SUMMIT DS

Wert: 449 Euro

Seit 2018 sucht und entwickelt Ergolutions gemeinsam mit ihren Ergonomie-Experten die besten Lösungen und Ideen für gesundes Arbeiten.
Der SUMMIT DS ist eines der Ergebnisse. Er vereint Design und Ergonomie! Wer auf höchsten Sitzkomfort Wert legt und sich einen besonders designbetonten Bürostuhl wünscht, hat ihn jetzt gefunden. Der mit dem international bekannten Designpreis „Red Dot Award" ausgezeichnete ergonomische Bürodrehstuhl fügt sich perfekt in ein designorientiertes Home-Office oder Büro ein.

www.ergolutions.de



3x Modellset 911 G-Modell

Wert: je 46,99 Euro

Dieses Modellset von Revell (Level 3) begeistert durch Details wie einen mehrteiligen Sechszylindermotor und eine bewegliche Motorhaube. Neben Basisfarben sind Kleber, Pinsel sowie Abziehbildern mit verschiedenen Kennzeichen bereits enthalten.

www.revell.de

FUTURE CLASSIC – 911 TARGA 4 TYP 997/2

IM GLASHAUS

Die Kombination ist reizvoll, braucht aber einen zweiten Blick. Als letzter Targa mit großem Glasdach und erster Elfer mit optionalem PDK steht der 997/2 auch technisch an der Grenze zwischen Klassik und Moderne. Der Status des Besonderen fährt immer mit – als Nischenmodell ab Werk ist das Sicherheits-Cabriolet der Baureihe 997 ein 911 für Kenner.







DER 997 TARGA 4 HAT DIE DIE ENTWICKLUNG DER BAUREIHE, DIE TRANSFORMATION VOM 996-NACHFOLGER ZUM TECHNOLOGIETRÄGER MIT NEUARTIGEN DIREKTEINSPRITZER-MOTOREN UND PDK-GETRIEBE, LÜCKENLOS BEGLEITET.

Es gibt Fehler, die macht man am besten nur einmal. Als zum Ende des Modelljahres 2006 der neue 997 Targa die 2004 an den Start gegangene Baureihe komplettierte, kostete sein Vor-Vorgänger 993 gerade einmal um die 30.000 Euro. Heute, fast 20 Jahre, später, notiert die erste Targa-Glasdach-Generation im Zustand 2 nahezu dreistellig und hat damit die Frage, ob ein 911 Targa ohne Bügel das Zeug zum Klassiker hat, längst mit Nachdruck beantwortet. Es wird Zeit nach vorne zu schauen!

Aber ganz genau und in aller Ruhe. Wie der wassergekühlte 996 mit dem komplexen Schiebe-Glasdach-System findet sich der 997 in einer Nische wieder, die sich nicht nur aus der ungewöhnlichen Targa-Interpretation, sondern auch aus der großen Modell- und Motorenvielfalt der Baureihe ergibt.

Beim 997, der nun tatsächlich auch schon 20 Jahre alt ist, gibt es Coupé und Cup-Version, Cabriolet als Carrera oder Carrera S, Heck- und Allradantrieb, GT3, GT3 RS und GT3 RSR, natürlich den Turbo und den Turbo S, aber auch GT2 und GT2 RS, den ersten GTS sowie die Exoten Sport Classic, Speedster und Edition 918 Spyder.

Als fester Bestandteil der Modellpalette hat der Targa die Entwicklung der Baureihe, die Transformation vom 996-Nachfolger zum Technologieträger mit neuartigen Direkteinspritzer-Motoren und PDK-Getriebe, lückenlos begleitet.

Den großen Unterschied machte die Umstellung auf Allradantrieb, an dessen Ausschließlichkeit sich bis heute nichts geändert hat. So wie es den 996 Targa stets nur mit schmaler Carrera-Karosserie und Heckantrieb gab, war der 997 Targa ausschließlich als Allradler zu bekommen. Das 44 mm breitere Heck mit dem Reflektorband zwischen den Rückleuchten wurde zum Erkennungszeichen der 911-Allradversion.

ALLRADANTRIEB OHNE ALTERNATIVE

Als Begründung für den obligaten Allradantrieb gab Porsche dem neuen Modell mit auf den Weg, dass Kunden des Sicherheits-Cabriolets, wie der Targa in seinen ersten Jahren beworben wurde, eben die Sicherheit von vier angetriebenen Rädern bevorzugten. Oder war es doch nur eine Entscheidung zugunsten einer vereinfachten Produktplanung?



Anders als bei 993 und 996 bot der 997 Targa zumindest die Wahl zwischen zwei Motorisierungen. Der Targa 4 kam mit dem weiterentwickelten, nun 325 PS starken M96/05-Motor auf den Markt, die stärkere und modernere 4S-Version erhielt das neue M97/01-Triebwerk mit 3,8 Litern Hubraum und 355 PS. Mit optionaler Werksleistungssteigerung von Porsche Exclusive waren sogar 381 PS möglich.

Die 1,54 Quadratmeter große, vom Windschutzscheibenrahmen bis zur Motorhaube reichende Dachkonstruktion entsprach der des Vorgängers. 1,9 Kilogramm leichter war das Glasdach des Zulieferers CTS geworden, an Funktion und Bedienung änderte sich nichts.

Zum Öffnen und Schließen musste das Sonnenschutz-Rollo eingefahren sein. Auf einen Zug am Kippschalter rechts der Handbremse senkte sich das Glasdach ab, glitt innerhalb von sieben Sekunden unter die Heckscheibe und gab über den Köpfen der Passagiere eine Fläche von 0,45 Quadratmetern frei – unabhängig von der Geschwindigkeit! Das hatte der Targa dem Cabrio voraus.

Zeitgleich klappte vorne ein Windabweiser auf und verdunkelte sich wegen doppelt getönter Scheiben der Blick in den Rückspiegel. Die Heckklappe, dieses den Targa-Typen der Baureihen 996 und 997 exklusiv vorbehaltene Bauteil, ließ sich nur bei geschlossenem Dach öffnen.

ZWEI MOTORISIERUNGEN ZUR WAHL

Mit dem glänzenden Aluminiumstreifen, der vorne auf Höhe des Außenspiegel begann und bis ans Ende des spitz zulaufenden Seitenfensters reichte, wurde die ganze eigene Targa-Dachlinie selbstbewusst betont. Dass sich der Elfer mit Glasdach in Form des 997 emanzipiert und als Spielart der eigenständigen Targa-Fahrzeuggattung etabliert hatte, gab es schriftlich. 2007 erhielt der 997 Targa 4 die Auszeichnung „Best of the Best“ des Red Dot Design Museums in Essen.

Mit dem großen Glasdach galt für den 997, was schon 993 und 996 Targa ausgezeichnet hatte: Wenn ein Speedster ein offenes Auto war, das geschlossen gefahren werden konnte, war ein 997 Targa ein geschlossener Elfer, dessen Dach sich öffnen ließ. Ein 997 Targa war weniger puristisch als ein Carrera S oder GTS Coupé und weniger soft und genießerisch als ein Cabriolet. Er lieferte die clevere Lösung zwischen besser bekannten Variablen.

Drei Knöpfe auf dem Schweller für Kofferraum- und Motorhaube sowie die Heckklappe haben nur 996 und 997 Targa. Auch die 1,54 Quadratmeter große Glasdach-Konstruktion kommt vom Vorgänger.



WENN EIN SPEEDSTER EIN OFFENES AUTO WAR,
DAS GESCHLOSSEN GEFAHREN WERDEN KONNTE, WAR DER 997 TARGA
EIN GESCHLOSSENER ELFER, DESSEN DACH SICH ÖFFNEN LIESS.

997.2 Targa 4

Motor: Typ MA 1.02, wassergekühlter Boxermotor, 6 Zylinder, dohc, 24 Ventile

Bohrung x Hub: 102 x 77,5 mm

Hubraum: 3.614 cm³

Leistung: 254 kW (345 PS) bei 6.500/min

Drehmoment: 390 Nm bei 4.400/min

Verdichtung: 12,5 : 1

Gemischaufbereitung: Benzin-Direkteinspritzung DFI

Kraftübertragung: Allradantrieb über Viscolamellen-kupplung und Kardanwelle

Getriebe: Sechsgang-Schaltgetriebe Typ 97/35, a. W. Siebengang-PDK Typ CG 1/30

Karosserie: selbstragende Coupé-Karosserie

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

Bremsen: 4-Kolben-Monobloc-Aluminium-Festsättel, innenbelüftete gelochte Scheiben 330 x 28 (vorn + hinten); a. W. PCCB mit 350 x 34 mm (vorn), 350 x 28 mm (hinten)

Radstand: 2.350 mm

Spur: 1.488 mm (vorn), 1.548 mm (hinten)

L x B x H: 4.435 x 1.852 x 1.310 mm

Räder/Reifen: 8 J x 18 mit 235/40 ZR 18 (vorn), 11 J x 18 mit 295/35 ZR 18 (hinten); a. W. ab 11/2008 8,5 J x 19 mit 235/35 ZR 19 (vorn), 11,5 J x 19 mit 305/30 ZR 19 (hinten)

Leergewicht: 1.530 kg (mit PDK: 1.560 kg)

Zul. Gesamtgewicht: 1.910 kg (mit PDK: 1.940 kg)

Höchstgeschwindigkeit: 284 km/h (mit PDK: 295 km/h)

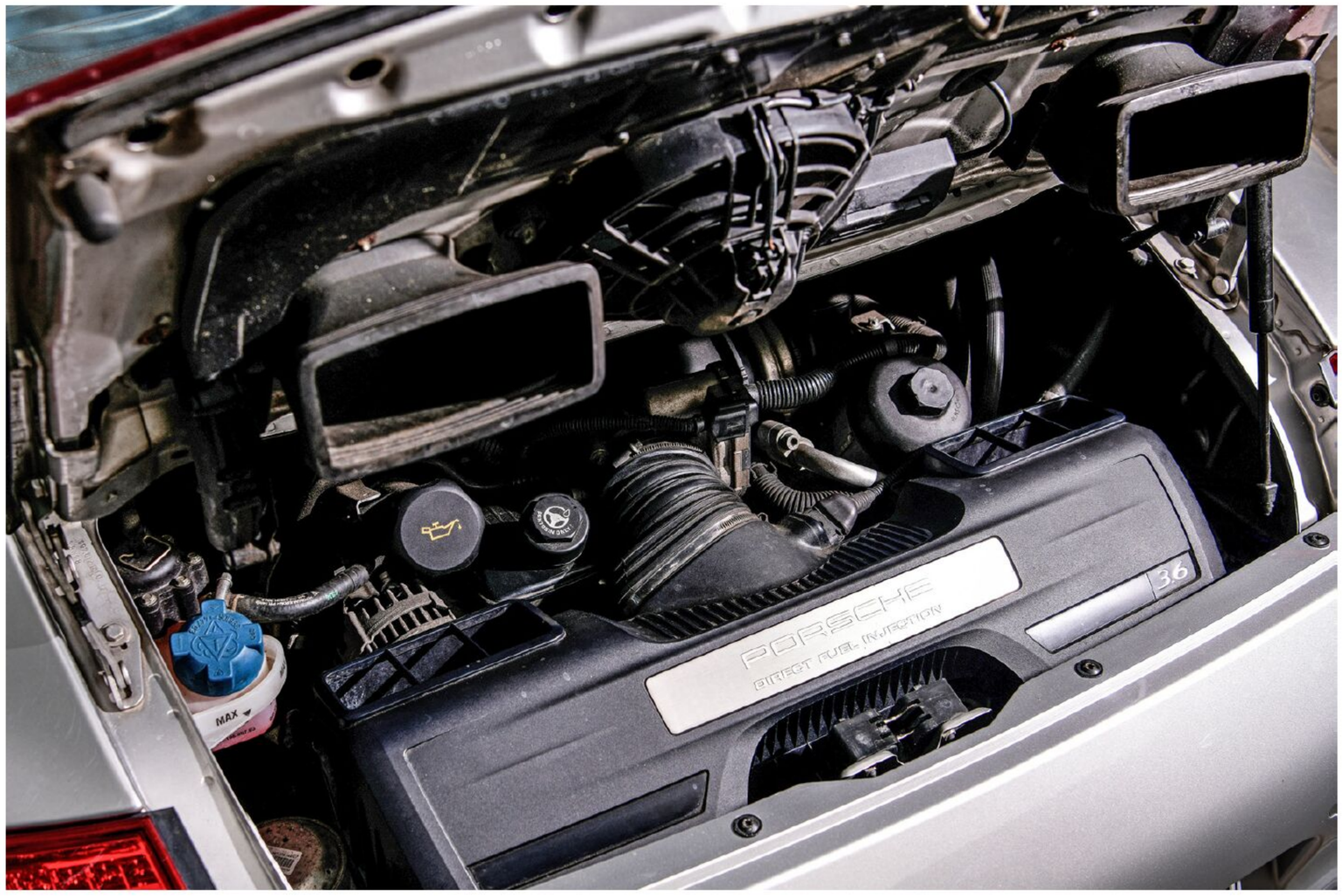
Beschleunigung 0–100 km/h: 5,2 sec (mit PDK: 4,8 sec)

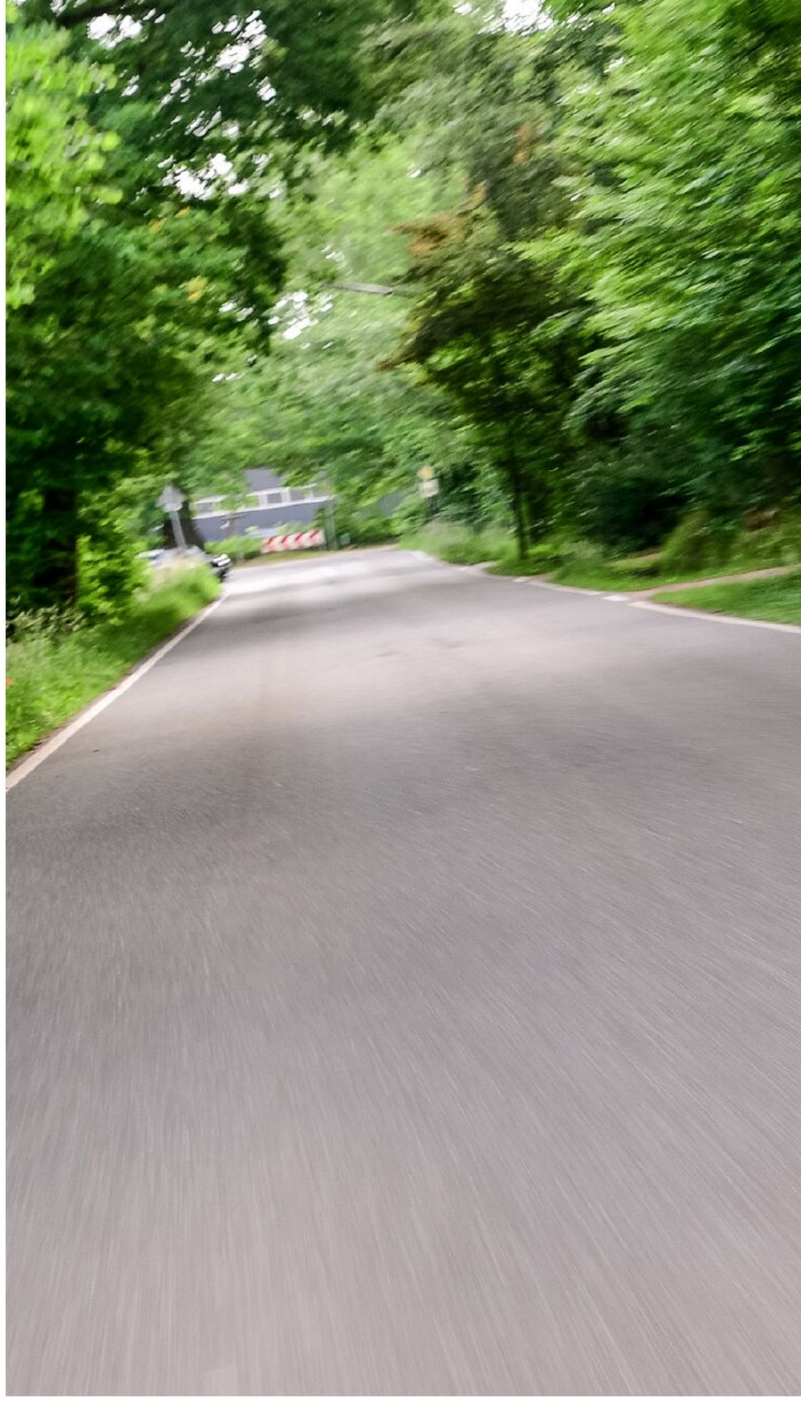
Tankinhalt: 67 l

Bauzeit: 2008–2011

Stückzahl: 1.046

Preis: 97.907 Euro (mit PDK: 101.417 Euro)







DER BESITZER

Mit Mainstream hat er es nicht so. Als es mit der Karriere der Transaxle-Baureihen bei Porsche 1995 zu Ende ging, kaufte sich Helge Jansen schnell noch einen 968 CS – und gründete mit anderen überzeugten 968-Fahrern noch im gleichen Jahr den passenden Club. Der 997 Targa 4 mit neuartiger PDK-Technologie folgte Ende 2008. „Ich wollte etwas Offenes, aber kein Cabrio", sagt Jansen (82) heute. Gehätschelt wie der 968 wurde der silberne Elfer nicht, diente zwischenzeitlich sogar als Alltagsauto. „Mit seiner Heckklappe ist er ja auch schön praktisch." Der Ärger über den für die Generation 997 nicht untypischen Motorschaden bei Kilometer 121.000 „im verflixten siebten Jahr" ist heute beim Stand von 207.000 km beinahe vergessen. Ein 997 Targa, ein Auto für immer.

Besonders war er sowieso, das spiegelte sich schon bei den Stückzahlen wider. Während das günstigere Coupé und das teurere Cabrio in Carrera 4-Ausführung in Summe auf 7.006 Einheiten kamen, lief der Targa 4 nur 1.525-mal vom Band. Beim 4S stand es 27.643 (Coupé: 15.056, Cabrio: 12.587) zu 3.328. Der stärkere 3,8-Liter-Motor machte den Unterschied.

ALS WLS-VERSION SO STARK WIE DER ERSTE 911 GTS

Der zum Modelljahr 2009 erneuert auftretende Targa war ein anderer, modernerer 997. Der wassergekühlte Sechszylinder der ersten Generation gehörte ebenso der Vergangenheit an wie die Fünfgang-Tiptronic-S. Neu waren die DFI-Motoren mit 3,6 und 3,8 Litern Hubraum und das im Rennsport der Gruppe C erprobte, 3.510 Euro Aufpreis kostende PDK-Getriebe. Das ersetzte nicht nur die alte Tiptronic-Wandler-Automatik, sondern hatte dem Schaltgetriebe auch einen Gang voraus. Den Allradantrieb mit elektronisch gesteuerter Lamellenkupplung und Sperrdifferenzial an der Hinterachse übernahm der Targa vom Turbo.

In Summe waren das so viele Neuerungen, dass der Kauf eines 997.1 oder 997.2 Targa heute einer Grundsatzentscheidung gleichkommt – der Porsche-Neuzeit entspricht am ehesten ein 997 Targa 4S mit PDK.

Mit den neuen DFI-Boxern verschob sich der Charakter des Targa hin zu Leistung und Performance. 345





PS leistete der Targa 4 mit 3,6-Liter-Sechszylinder, 385 PS mit der 3,8-Liter-Maschine. Mit einer Stückzahl von 1.046 Einheiten blieb der Targa 4 der zweiten modellgepflegten 997-Generation die seltenste Spielart aller Glasdach-997, der neue Targa 4S verkaufte sich 2.580 Mal.

Als Geheimtipp und Königsklasse aller artverwandten Targa der Baureihen 993, 996 und 997 darf die in unbekannter Stückzahl bestellte WLS-Variante mit 408 PS gelten. Weil weder Turbomotoren noch RS- oder GT3-Triebwerke serienmäßig verbaut wurden, setzte der ab Modelljahr 2010 angebotene Targa 4S mit Werksleistungssteigerung eine Bestmarke für die Glasdach-Ewigkeit.

Die Option führte Porsche für alle S-Modelle mit Schaltgetriebe oder PDK im Angebot. Überarbeitete Zylinderköpfe, eine neuentwickelte Resonanzansauganlage mit sechs unterdruckgesteuerten, schaltbaren Klappen, eine angepasste Motorsteuerung und Sportabgasanlage sorgten für 408 PS bei 7.300/min, 800 Umdrehungen mehr als beim Carrera S.

Ein so ausgerüsteter Targa baute nicht nur näher am 435 PS starken 997 GT3, sondern nahm motorseitig auch die erst ein Jahr später ins Programm genommene GTS-Version mit identischem Triebwerk voraus.

Wer heute die Möglichkeit bekommen sollte, einen 997 Targa mit 408 PS starkem DFI-Motor zu kaufen, macht also bestimmt keinen Fehler. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Christian Bittmann

Die aufklappbare Heckscheibe erleichtert das Beladen der Rückbank. Der 3,6-Liter-DFI-Motor des modellgepflegten 997 Targa 4 leistet in der Basisausführung 345 PS.

MAGAZIN – 911 SWS TURBO 400

FÜR EINEN GUTEN ZWECK

Mit ihrem 30. Geburtstag hat die Oldtimerspendenaktion der Lebenshilfe Gießen offiziell den Klassikerstatus erreicht und darf nun auch selbst ein H-Kennzeichen tragen. Hauptgewinn im Jubiläumsjahr: Ein aufgeladener Elfer, der vor rund 30 Jahren sogar den 964 Turbo überflügelte.


PORSCHE
Mich kann man gewinnen!
www.oldtimerspendenaktion.de



„ALS WIR ANFINGEN, DIESE AUTOS ZU BAUEN, WAR DER 964 TOPAKTUELL.
DA WOLLTEN WIR MIT DER MODE GEHEN, WOLLTEN NICHT ALT AUSSEHEN.“

Joachim Wagner



Einen VW Bus hatten sie damals bei der Lebenshilfe Gießen gesucht, irgendwas Praktisches halt. Mit vielen Sitzplätzen, ein Auto zum Benutzen, für den täglichen Gebrauch. Was sie bekamen, war ein Opel Blitz Feuerwehr-Mannschaftswagen von 1971, zwar gut in Schuss, aber leider eben auch völlig ungeeignet zum Transport beeinträchtigter Menschen. Doch statt den alten Blitz zu verramschen, verlosten sie ihn. Erlös der 1. Oldtimerspendenaktion 1994: 5.500 Mark. Gesammelt für einen guten Zweck.

Aus der kleinen Idee ist etwas Großes geworden. Dieses Jahr feierte sie runden Geburtstag und ist doch aktuell geblieben. „Die ganzen Autos, die wir gespendet bekommen, und die Menschen, die wir in dieser langen Zeit kennengelernt haben. All die Fotos und Filme, die wir gemacht haben. Das hat sich damals niemand vorstellen können“, sagt Reinhard Schade (68). Der gelernte Elektriker und studierte Pädagoge Schade war es, der die Oldtimerspendenaktion 1994 aus der Taufe hob.

Rund 200 Fahrzeuge wurden seitdem an die glücklichen Gewinner übergeben und zahlreiche Projekte angeschoben. An die 70 Einrichtungen, Kindergärten, eine integrative Schule, Werkstätten und Wohnheime, in denen 3.000 Menschen mit und ohne Behinderung gefördert und betreut werden, betreibt die karitative Lebenshilfe im hessischen Gießen heute. Die dringend benötigten Mittel für Erhalt und Ausbau bestehender und die Finanzierung neuer Projekte kommen auch über Spenden herein – beispielsweise über die Oldtimerspendenaktion.

911 SC IM LOOK DER NEUEN ELFER-GENERATION

Auch die verlosten Preise sind Spenden – so wie der 911 SC des Baujahres 1982, der beim saarländischen Porsche-Spezialisten SWS eine neue Identität erhielt.

Dazu gehört, dass der Elfer der G-Serie sich den Look des Nachfolgers 964 übergezogen hat. „Als wir anfingen, diese Autos zu bauen, war der 964 topaktuell“, sagt Joachim Wagner. „Da wollten wir mit der Mode gehen, wollten nicht alt aussehen. Und 30 Kilogramm Gewichtsersparnis haben Front- und Heckschürze des 964 auch noch gebracht. Obwohl … mir gefällt der Wagen mit den alten Stoßstangen bis heute optisch besser.“

Wie der 911 der G-Serie im Look des 964 die Modellbezeichnung SWS Turbo 400 erhielt? Das erklärt sich aus der Nähe der Firma zum Nachbarland Frankreich, wie noch zu sehen sein wird.

1978 eröffnete Raymond Wagner in Spiesen seine freie Porsche-Werkstatt, 1987 gründete der jüngere Bruder Joachim auf dem Firmengelände sein eigenes, auf Porsche-Handel und Reparatur spezialisiertes Unternehmen. Mit zwei umgebauten 914, der eine mit 928-S-, der andere mit 928-GTS-Motor ausgerüstet, sorgten die Brüder Wagner auch bei Porsche in Weissach für Aufsehen. Roland Kussmaul nahm sich den 914/8 auf der Teststrecke eingehend zur Brust, der Achtzylinder-Umbau erhielt Segen und Lob des Herstellers.

TURBO-TUNING ALS FINGERÜBUNG

Motorenbau und Restaurierung von 356 und 911 Carrera RS 2.7 gehörten schon früh zu den Kernkompetenzen, der erste 911 mit frisierten 3,3-Liter-Turbo-Motor war eher eine Fingerübung: „Wir wollten einfach so ein Auto bauen“, sagt Joachim Wagner (64). „Der Name kam später.“

Der Standortvorteil Saarland sorgte dabei für enge Kontakte zur französischen Porsche-Szene, „wo sie die alten Porsche schon früher lieb hatten als bei uns.“ So wurde das französische Porsche-Magazin Flat 6 auf den











Turbo-Umbau aus Spiesen aufmerksam, veröffentlichte den ersten Fahrbericht. Und das Kind brauchte einen Namen. „Unser französischer Vertriebsmann Robert Stutzmann und ich haben uns SWS, für Sportwagenwagenservice, und Turbo 400 für die Leistung ausgedacht." Mit gemessenen 393 PS bei 5.490/min, einem maximalen Ladedruck von 0,8 bar und einem maximalen Drehmoment von 533 Nm bei 4.970/min war das sehr nah an der Wahrheit.

„Andere haben da einfach nur am Ladedruck gedreht, aber wir haben spezielle Nockenwellen, Turbo und Ladeluftkühler des 964 Turbo verbaut, haben die Ansaugseite optimiert und vieles mehr", sagt Joachim Wagner. Die Spitze lag bei handelsüblichen 270 km/h, aber für die Beschleunigung von 100 auf 200 km/h habe der SWS Turbo 400 nur 7,9 Sekunden gebraucht. „Bis zu 420 PS waren mit dem 3,3-Liter-Motor möglich, bei der Beschleunigung von 0 auf 200 km/h kratzte man an der 11,0-Sekunden-Marke."

Allein etwa 40 aufgeladene 3,3-Liter-Motoren mit identischer Spezifikation hätten sie bei SWS in Spiesen über die Jahre in verschiedenen Elfern verbaut, in Summe 16 SWS Turbo 400 auf die Räder gestellt. „Alle auf Bestellung und ausschließlich für den französischen Markt. Natürlich war da kein Auto wie das andere." Die Spitzenleistung bei einem 964 Turbo lag am Ende bei 450 PS, aber auch Turbomotoren mit 3,8 Liter Hubraum, wie beim größtmöglichen 964-Saugmotor, ließen sich realisieren.

BESTELLUNGEN AUS FRANKREICH

Als Basis des Turbo 400 wurden jedoch grundsätzlich besser und günstiger verfügbare Fahrzeuge der G-Serie herangezogen. So wie bei dem Hauptgewinn der 30. Oldtimerspendenaktion, dessen Umbau von 1990 ein 911 SC von 1982 zugrunde lag und der auch heute noch über das serienmäßige 915-Getriebe verfügt. Entscheidend sei immer der Zustand der Karosserie gewesen, sagt Joachim Wagner, der auch für die Abstimmung des Fahrwerks verantwortlich zeichnete. „Die hinteren Stoßdämpfer entsprachen denen des 911 Carrera RS von der 1000-Seen-Rallye in Finnland." Anstelle der serienmäßigen Bremsanlage wurden vorne Bremsen vom 928 S4, hinten vom 911 Turbo verbaut und Räder des 944 Turbo montiert – oder was sich im Laufe der Zeit und der Weiterentwicklung als geeigneter herausstellte.

UM DIE 40 AUFGELADENE 3,3-LITER-MOTOREN MIT IDENTISCHER SPEZIFIKATION WURDEN BEI SWS IN VERSCHIEDENEN ELFERN VERBAUT, 16 SWS TURBO 400 AUF DIE RÄDER GESTELLT.









Verloser und Erbauer: Reinhard Schade hob 1994 die Oldtimerspendenaktion aus der Taufe, Joachim Wagner (mit Rothmans-Jacke) baute ein paar Jahre zuvor seinen Mexico-blauen SWS 911 Turbo.

„Es ging ja immer weiter“, sagt Joachim Wagner mit dem Blick von heute auf gestern. „Nur bei der schmalen Karosserie ist es immer geblieben, schon wegen der Basis-Elfer. Bei unserem ersten Auto, meinem Testwagen, das war ein 911 SC mit rund 200.000 Kilometern auf der Uhr, hatten wir anfangs 8 und 10 Zoll breite 16-Zoll-Fuchsfelgen verbaut, da mussten nur die hinteren Kotflügel etwas ausgestellt werden. Am Ende war das Fünfganggetriebe aus dem 911 Turbo 3.3 des letzten Modelljahres 1989 installiert. Und der Tacho kam vom 959.“

Diesen ersten, Mexico-blauen Ur-SWS 400 Turbo, den das Flat-6-Magazin damals einem knallharten Test unterzog, hat Wagner erst kürzlich wiedergefunden und zurückgekauft. „17 Jahre hat er gestanden, aber ich will ihn bald wieder fahren.“ Und sollte der Hauptgewinn der diesjährigen Oldtimerspendenaktion mal Mucken machen, kann der 400 Turbo gerne ins Saarland kommen – sie wissen bei SWS auch über 30 Jahre später noch, wie und was sie damals gebaut haben. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Chris Herb



DER KLEINE TRAUM VOM GROSSEN GLÜCK

13 soll keine Glückszahl sein? Dieses Mal schon, denn so viele Klassiker (plus eine Moto Guzzi 1000 California) gibt es im Jubiläumsjahr der Oldtimerspendenaktion zu gewinnen. Dazu gehören beispielsweise ein Citroën DS 21 von 1971, gestiftet vom TV-Moderator Günther Jauch, ein Jaguar XJS V12 Cabriolet von 1989 oder, ausgelobt als Sonderpreis in Größe XXL, ein American La France Firetruck L 700 von 1952. Aber auch bodenständige Oldtimer wie Opel Olympia, VW 1302 L, Mercedes 240 D 3.0 oder Fiat Topolino Belvedere sind in der Verlosung. Wer 5 Euro (oder mehr) spendet, nimmt daran teil und kann einen der 13 Klassiker gewinnen. Die Aktion endet am 20. Januar 2025.

Spendenkonto:
IBAN DE38 5135 0025 0200 6260 00
BIC SKGIDE5FXXX

LAUENSTEIN CONFISERIE

Lauensteiner Schnapskästchen

Ein Fest für die Sinne

Erleben Sie Genuss auf höchstem Niveau mit unserem Buchenholz-Schatzkästchen, gefüllt mit exquisiten, flüssig gefüllten Pralinen. Knacken Sie die einzigartige Zuckerkruste und lassen Sie sich von den Aromen feinster Brände wie Williamsbirne, Schwarzwälder Kirsch und Rum verzaubern. Ein Hochgenuss für jeden Liebhaber edler Tropfen und süßer Verführungen.

Lauenstein Confiserie – Wo Luxus und Geschmack aufeinandertreffen.



Art.-Nr. 0168
300g
33,95 €




MICHELIN

SPORT-SCHAU – 914/6 GT

JETZT ABER IN ECHT

Als er neu war, stand der 914/6 im Schatten des 911, wurde trotz seines reduzierten Designs, des zukunftsweisenden Sportwagen-Layouts und der fahrdynamischen Qualitäten allzu oft unterschätzt. Thomas Weiske darf sich zu den Glücklichen zählen, die heute einen der ultrararen Werksrennwagen in der Garage stehen haben.



Der Auftritt ist beeindruckend: Die bauchigen Kotflügelverbreiterungen, unter denen breite Leichtmetallräder der Firma Fuchs Platz finden, stehen im Kontrast zur Strenge der klaren, geometrischen Form und sorgen für einen kraftvollen Auftritt. Der in hellem Zitronengelb strahlende Lack setzt einen starken Kontrast zum Schwarz der Stoßfänger und des Daches; nur einen Hauch Chrom trägt der 914/6 rund um Front- und Heckscheibe.

So sahen sie aus, die klar und modern konzipierten, in optimistischen Farbtönen gehaltenen 914 der frühen Siebzigerjahre. Aber bei diesem Auto finden sich viele Details, die einen Hinweis darauf geben, dass Porsche diese Variante eines 914/6 nicht als Straßenfahrzeug aufgelegt hat. Die Rennnverschlüsse an den beiden Kofferräumen, der Ausschnitt für den Tankstutzen in der vorderen Haube und der silbern unter dem Heckabschluss hervorschauende Auspuff mit seinen beiden nach innen versetzten Endrohren gehören dazu.

Dieser Wagen war als Basis für Renneinsätze von Privatfahrern gedacht – nur wenige 914/6 GT führten ein ziviles Leben.

Die Rennsport-Geschichte des 914/6 begann mit dem 911. Der Plan der Porsche-Motorsportabteilung sah vor, mit dem 1969 vorgestellten 914/6 auch weiterhin in der Gruppe der Sportwagen bis 2,0 Liter Hubraum vertreten zu sein. Weil der 911 dieser Klasse entwachsen war, sollte der 914/6 GT übernehmen.

Die Karosserie des neuen, in Zusammenarbeit mit Volkswagen gebauten und verkauften Mittelmotor-Sportwagens wurde bei Karmann in Osnabrück gefertigt. Während der 914/4 mit dem Vierzylindermotor des VW 411 laut Typenschild ein Volkswagen war, firmierte der in Zuffenhausen endmontierte 914/6 als Porsche.

Dessen Zweiliter-Sechszylinder stammte aus dem 911 T und leistete 110 PS, vorgesehen war der 914/6 als Nachfolger des 912 – doch für eine echte Einstiegsversion lag der Preis mit 19.980 Mark zu hoch. Ein 911 T mit 125 PS aus 2,2 Litern Hubraum stand Ende 1969 mit 19.969 Mark in der Preisliste, erst 1972 war der Abstand mit 23.480 Mark deutlich spürbar.

Bereits nach drei Produktionsjahren und 3.338 Fahrzeugen wurde der 914/6 nach dem Modelljahr 1972 aus dem Programm genommen und durch eine 2,0-Liter-Version des 914/4 mit 100 PS ersetzt. Bei Volkswagen konnte man dagegen zufrieden sein: Bis zum Modelljahr 1976 fanden 115.646 Fahrzeuge mit Vierzylindermotoren einen Käufer. Auch im Porsche-internen Vergleich zog der 914/6 den Kürzeren, in den Modelljahren 1970 bis 1973 verkaufte Porsche 21.192 Einheiten des 911 T.

110-PS-MOTOR DES 911 T

Ob dem 914/6 eine erfolgreiche Karriere im Motorsport mehr Erfolg gebracht hätte? Der Start verlief vielversprechend. Im Juni 1970, als dem Werk mit dem 917 der erste Gesamtsieg in Le Mans beim 24-Stunden-Rennen gelang, war auch ein Porsche 914/6 R am Start. So nannte Porsche den 914/6 mit „Sport-Kit“, erst später wechselte die Bezeichnung zu 914/6 GT. Als verkappter Werkswagen ging der 914/6 R für den französischen Importeur Sonauto an den Start und kam auf Platz 6 ins Ziel.

Das Sonauto-Team profitierte sicherlich davon, dass es ein völlig verregnetes Le-Mans-Rennen war und nur ganze 16 Fahrzeuge das Ziel erreichten. Doch das Auto hatte seine Ausdauerqualitäten unter Beweis gestellt. Ende August gelang sogar ein Dreifachsieg beim Marathon de la Route über 86 Stunden und rund 10.000 Kilometer auf dem Nürburgring.

1971 wollte Porsche den schleppenden Absatz des 914/6 durch einen Erfolg bei der Rallye Monte Carlo ankurbeln, doch der Einsatz verlief ernüchternd: Zwei der drei Wagen fielen durch technische Defekte aus, der überlebende beendete das Rennen auf Rang 3. Damit endete die Karriere des 914/6 als Werksrennwagen.

Dass er trotz seines modernen Mittelmotorkonzeptes dem 911 nicht gefährlich werden konnte, lang vor allem am Leistungsdefizit. Für die Zweiliter-Klasse homologiert, stellte der 210 PS starke 906-Carrera-6-Motor im 914/6 GT das maximal Mögliche dar. Mit einem Preis von 44.480 Mark (1970) bis 49.680 Mark (1972) lagen im Werk aufgebaute Rennversionen zudem auf dem Preisniveau des 911.

Für einen 911 S im Renntrimm mit 2,3 Litern Hubraum und 230 PS stellte Porsche 1970 in Summe 44.980 Mark in Rechnung, zwei Jahre später gab es den 911 sogar mit 275 PS und 2,5 Litern Hubraum zu kaufen. Mit 49.680 Mark kostete er exakt so viel wie ein 914/6 GT.



FÜR DIE ZWEILITER-KLASSE HOMOLOGIERT, STELLTE DER 210 PS STARKE 906-CARRERA-6-MOTOR IM 914/6 GT DAS MAXIMAL MÖGLICHE DAR. IM WERK AUFGEBAUTE RENNVERSIONEN LAGEN PREISLICH AUF 911-NIVEAU.

Der ehemalige Porsche-Renningenieur Walter Näher hat mit großer Akribie die vom Werk hergestellten Sportversionen des 914/6 dokumentiert – seine Liste kann heute als Standardwerk betrachtet werden. Porsche vergab keine eigenen Fahrgestellnummern, sondern steuerte die Umbauten aus der allgemeinen Produktion bei.

14 Fahrzeuge listete Walter Näher unter der Rubrik „914/6 R Sport-Kit Versuchswagen und Einsatzwagen“ auf. Bis auf zwei Versuchswagen, von denen er nur die Fahrgestellnummer belegen konnte, dokumentierte er zu jedem Fahrzeug Kennzeichen, Wagenfarbe, Einsatz, Eingang in der Versuchsabteilung, Abgabe zum Verkauf und den heutigen Besitzer. Der im Jahr 2017 verstorbene Näher taucht selber in diesen Aufzeichnungen als Besitzer einer der drei Monte-Carlo-Einsatzwagen auf.

Eine zweite Liste dokumentierte jene 914/6 GT, die mit der Ausstattungsoption M471 an Kunden gingen. M471 umfasste Kotflügelverbreiterungen aus Stahl, Seitenschweller aus GFK, Fuchsfelgen der Dimension 6 x 15 mit Reifen 185/70 VR 15 sowie längere Radbolzen vorne und hinten mit 21-mm-Distanzscheiben. 4.600 Mark berechnete Porsche im Dezember 1970 für das M471-Paket.

KEINE EIGENEN FAHRGESTELLNUMMERN

300 Mark Aufpreis kosteten Stabilisatoren an Vorder- und Hinterachse (M404), außerdem waren für den 2,0-Liter-Motor als Vorbereitung für Leistungssteigerungen Pleuel aus Titan (M417) zum Preis von 2.497,50 Mark verfügbar. Sportstoßdämpfer von Bilstein für 250 Mark (M474) und ein Paket aus Sportdämpfern samt

belüfteten Bremsscheiben mit Sportbelägen vorne und hinten (M475) für 750 Mark standen ebenfalls auf der Liste der Extras. Dabei dürften Bremssättel vom 908 verwendet worden sein.

18 Exemplare entstanden im Modelljahr 1970, 17 im Modelljahr 1971 (darunter Thomas Weiskes Fahrzeug) und acht im Modelljahr 1972. Macht in Summe 33 im Werk gebaute 914/6 GT – die „echten GT“, wie Weiske auf die Sprachregelung in der 914-Szene verweist. Doch Porsche bot den 914/6 GT nicht nur als Komplettfahrzeug an: Etwa 400 Teilesätze sollen vom Werk an Kunden geliefert worden sein.

Auch Thomas Weiskes 914-Laufbahn begann mit einer Art Bausatz, einem maroden Vierzylinder-Modell für kleines Geld. „Ich war jung, Student, besaß wenig Geld und meine damalige Freundin und spätere Frau Carolin bat mich, ein Auto zu kaufen“, sagt Thomas Weiske. Eigentlich habe er damals von einem Alfa Romeo Spider geträumt, doch dann stieß er in einer Anzeige auf einen günstigen 914/4. „Das Auto war eine Katastrophe, völlig verrostet. Damit konnte man eine Saison fahren, dann war Schluss.“

Erschwerend kam hinzu, dass ein altersschwacher 914 nicht das war, womit man dem Wunsch der Freundin angemessen Rechnung trug. „Sie ist mit dem Wagen keinen Meter gefahren.“ Zu einer Restaurierung kam es nie, der Wagen war zu stark vom Rost zerfressen. „Das ganze Projekt erwies sich als ein Schuss in den Ofen.“

Trotzdem, der 914/4 hatte Thomas Weiskes Interesse an der Baureihe geweckt: „Dann wollte ich unbedingt einen 914/6 haben. 1989 kaufte ich einen, zum Glück in einem

33 EINHEITEN DES 914/6 GT WURDEN IN DEN MODELLJAHREN 1970 BIS 1972 GEBAUT, DIESE ZAHL IST VERBRIEFT. HINZU KAMEN RUND 400 TEILESÄTZE, DIE DAS WERK AN KUNDEN LIEFERTE.

deutlich besseren Zustand.“ Der Vorbesitzer hatte außerdem dafür gesorgt, dass der Wagen bereits einen stärkeren Motor besaß, einen 2,4 Liter Motor mit 190 PS aus einem 911 S. „Das war schon ein Erlebnis. Der ging richtig gut!“

Diesen Wagen ließ Thomas Weiske später restaurieren und er bekam ein besonderes Einsatzgebiet: „Ich hatte beruflich einige Unfälle und nahm mir vor, an meiner Fahrzeugbeherrschung zu arbeiten. Das war der Startschuss, einen Lehrgang bei der Scuderia Hanseat auf der Nordschleife zu buchen. Daran nahm ich mit dem 914/6 dann mehrere Jahre hintereinander teil.“ Danach folgte der Start im historischen Motorsport.

„Meine ersten Rennen habe ich in der FHR im Jahr 2004 in einer Alfa Romeo Giulia bestritten.“ 2007 wechselte er auf seinen 914/6, den er inzwischen zu einem orangen GT-Rennwagen hatte umbauen lassen. „Zwischen zwei und vier Wettbewerbe waren das im Jahr.“

EINER VON ZWEI 914/6 GT DER MÜNCHNER MAHAG

War der 911 nie ein Thema für ihn? „Als ich Ende der Achtzigerjahre einstieg, war der finanziell für mich unerreichbar.“ Auf der Rennstrecke dagegen stellte sich die Lage anders dar: „Hier war das Pendant der 911 S/T. Der ist mit seinem Motor im Heck schwieriger zu fahren als der Mittelmotor-914/6.“ Es habe etwas gedauert, bis er sich mit der Form des 914 angefreundet habe: „Als meine Oldtimerleidenschaft entstand, hatte ich Fahrzeuge wie einen Alfa Romeo im Sinn. Doch dann fand ich immer mehr Gefallen an der Designidee des 914, wo „form follows function“ gilt. So lernte ich seine klare Linie schätzen.“

Deshalb war für ihn auch klar, dass er sich irgendwann einen weiteren 914/6 GT als Straßenwagen zulegen wollte. „Der damalige Präsident der des 914/6-Clubs, Josef Reip, war ein Verfechter der so genannten „echten GT“. Das Thema Originale und Nachbauten wurde damals im Club regelmäßig heiß diskutiert.“ 2013 trennte sich ein Club-Mitglied von seinem 914/6 GT. Weiske nutzte die Chance und übernahm den Wagen.

Der ab Werk zitronengelbe Wagen wurde einst an den Münchner Porsche-Händler MAHAG ausgeliefert, wie aus der Geburtsurkunde hervorgeht. Er soll auch noch einen weiteren 914/6 GT in Silber-Metallic erhalten haben. Weiske vermutet, dass MAHAG mit dem Wagen auch Werbung machen wollte, um den Absatz des 914/6 anzukurbeln.

Dafür spricht ein Detail, das ein Clubmitglied recherchierte: 1971 wurde das zitronengelbe Exemplar von MAHAG dem Rennleiter des ADAC-Bavaria-Rennens auf dem Salzburgring, Dieter Lode, und dem technischen Kommissar Peter Fassl zur Verfügung gestellt. Wer den Wagen später kaufte, ist nicht bekannt.

Der 914/6 GT ging durch einige Hände, bis er beim Vorbesitzer landete. Ein 2,2-Liter-Motor mit 160 PS war inzwischen eingebaut, der Wagen im etwas robusten Stil früherer Jahre restauriert und weiß lackiert worden.





914/6 GT (Thomas Weiske)

Motor: luftgekühlter Boxermotor, 6 Zylinder, ohc, 12 Ventile

Bohrung x Hub: 84,0 x 70,4 mm

Hubraum: 2341 cm³

Leistung: 147 kW (200 PS) bei 7.000/min

Drehmoment: 228 Nm bei 5.250/min

Verdichtung: 10,0: 1

Doppelzündung Marelli

Gemischaufbereitung: zwei Fallstrom-Doppelvergaser Typ Weber 40 IDF

Kraftübertragung: Heckantrieb

Getriebe: Fünfgang-Schaltgetriebe Typ 914/01

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

Fahrwerk: Einzelradaufhängung; Dämpferbein mit Querlenkern, längsliegende Drehstabfedern (vorn); Längslenker mit Schraubenfeder (hinten)

Bremsen: Zweikolben-Aluminium-Bremssättel; innenbelüftete Scheibenbremsen 282,5 x 20 mm (vorn), 286 x 12,7 mm (hinten)

Radstand: 2.450 mm

Spur: 1.377 mm vorne, 1.427 mm hinten

L x B x H: 3.985 x 1.740 x 1.220 mm

Räder/Reifen: 7 x 15 mit 225/50 R15 (vorn), 8 x 15 mit 265/40 R15 (hinten)

Leergewicht (DIN): 945 kg

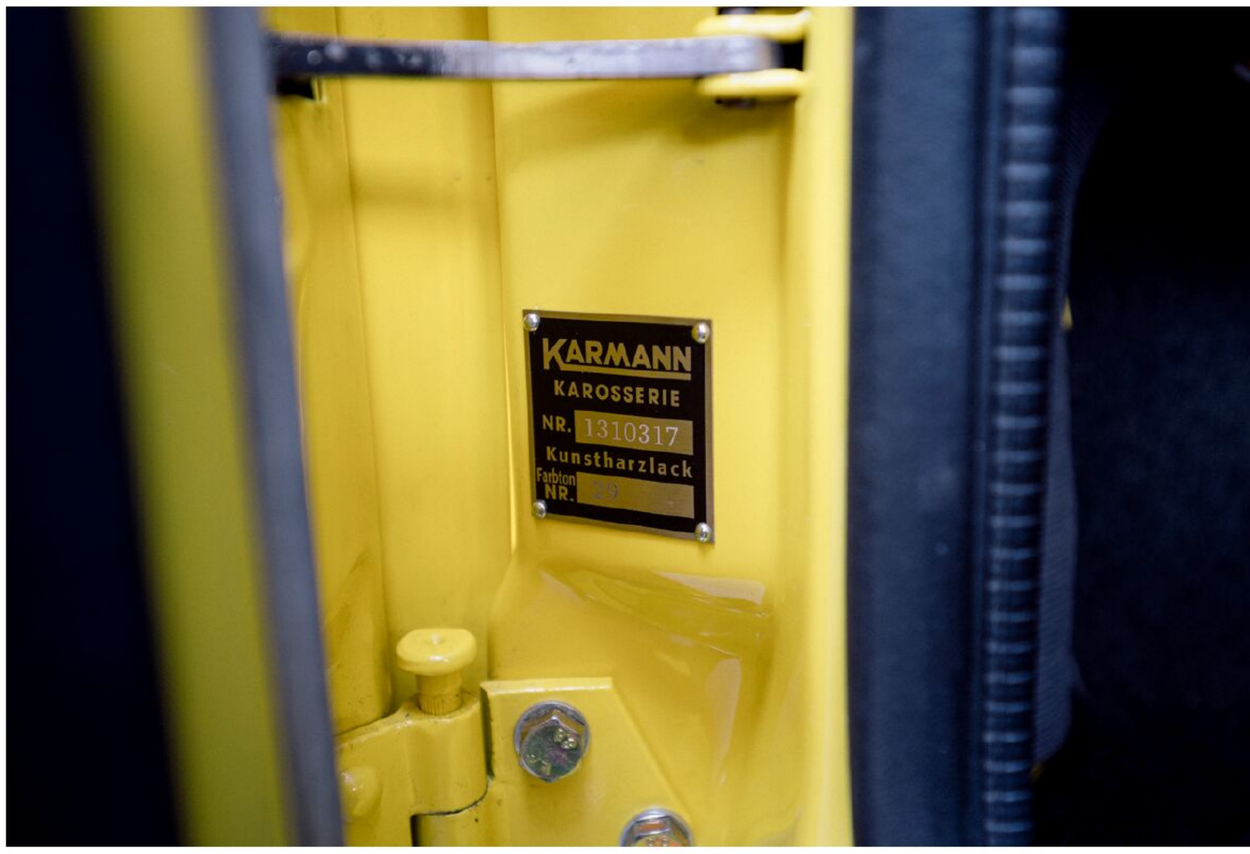
Zul. Gesamtgewicht: 1.260 kg

Tankinhalt: 62 l

Höchstgeschwindigkeit: 220 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 6,8 sec





„Aber wie das Original sah er eben nicht mehr aus.“ Als dann noch die Elektrik begann, Probleme zu bereiten, beschloss Thomas Weiske 2019, den Wagen komplett neu aufbauen zu lassen.

Motor und Getriebe hatte er schon vorher überholen lassen. Motor-Spezialist Manfred Rugen hatte den Hubraum auf 2,4 Liter vergrößert, eine Doppelzündung sowie Weber-Vergaser verbaut und weitere Modifikationen vorgenommen. 200 PS bei 7.000/min und 228 Nm bei 5.250/min waren das Ergebnis. Der Serien 2,4-Liter S-Motor wartet mit 190 PS bei 6.500/min und 218 Nm bei 5.200/min auf.

Auch die Hauben aus GFK waren nie Serie. „Ich habe aber Wert darauf gelegt, dass sich alles in den Originalzustand zurückrüsten lässt.“ Auf die Karosserieversteifungen der Rennversionen verzichtete Weiske. Vier Jahre dauerte der Aufbau, vor allem die Teilebeschaffung machte Probleme. „Wir haben uns deshalb eine zweite Karosserie besorgt und von dort Blechteile verwendet, die es nicht mehr zu kaufen gab. Andere mussten wir selber nachfertigen.“

VIER JAHRE RESTAURIERUNG

Das Fahrwerk kommt von Bilstein. Es sind im 914/6 GT spezielle, nicht einstellbare Dämpfer verbaut, deren Abstimmungen von Michael Wittke von der Firma Mittelmotor entwickelt wurde. „Mein für den Rennsport vorbereiteter 914/6 besitzt das gleiche Fahrwerk wie der 914/6 GT, jedoch sind beim Rennauto spezielle Dreieckslenker vorne mit extremeren Sturzwerten und spezielle Radgelenke von Mittelmotor an den Schräglenkern hinten verbaut. Dadurch fährt er sich ganz anders“, sagt Thomas Weiske.

2023 war der Wagen fertig. „Endlich geschafft, ging mir durch den Kopf. Das war eine ganz schöne Geduld-

„GERADE DIE QUERDYNAMIK BEGEISTERT, HAT MAN SICH, GEWÖHNT AN MODERNE SPORTWAGEN, NACH EINER WEILE AUF DIE EIGENARTEN DES AUTOS EINGESTELLT.“

Thomas Weiske









Schwarzweiß und Blutorange. Beim Bavaria-Rennen auf dem Salzburgring 1971 (o.) diente der 914/6 GT der Rennleitung als Einsatzfahrzeug. Thomas Weiskes erster Sechszylinder-Mittelmotorsportwagen ist heute im historischen Rennsport aktiv (o. r.).

probe.“ Gerade auf kurvigen Landstraße mache der 914/6 GT am meisten Spaß, durch das geringe Gewicht und der guten Motorisierung käme bei flotter Gangart ein modernes Auto kaum mit, sagt Weiske: „Gerade die Querdynamik begeistert, hat man sich, gewöhnt an moderne Sportwagen, nach einer Weile auf die Eigenarten dieses historischen Autos eingestellt.“

Der 914/6 GT sei sehr lebendig um die Hochachse, die Soundkulisse vielfältig: „Das Klicken der Kipphebel, das Rasseln der Steuerkette, das Ansaugschnorcheln und der typische Sound des luftgekühlten Boxers begeistern mich. Im Vergleich zu meinem Cayman 981 GTS ist das Fahrverhalten agiler, vielschichtiger. Man bekommt Rückmeldungen, die einem ein moderner Wagen nicht mehr vermittelt. Es ist ein absolut perfektes Auto geworden.“ Und er ist vor allem eines: ein echter 914/6 GT. ◀

Text und Fotos: Tobias Kindermann





PORSCHE-KUNST – NIKITA KARAGOZOV

"MEIN HERZ LÄUFT AUF SECHS ZYLINDERN"

Er kommt aus Odessa am Schwarzen Meer, wohnt in Düsseldorf am Rhein, konnte schon als kleines Kind die Automarken auseinanderhalten und entwirft unter seinem Label *sechszylinder* individuelle Porsche-Kunst. Wir sind zu Besuch bei Nikita Karagozov.

Was müssen unsere Leser über dich wissen, Nikita?

Ich wurde 1989 im ukrainischen Odessa geboren, 1999 zogen meine Eltern und ich nach Deutschland. Hier habe ich 2020 meinen großen Traum verwirklicht und mit dem Label *sechszylinder* angefangen, auch beruflich meiner Passion nachzugehen – Autos! Ich würde mich als sehr kreative, ideenreiche Person beschreiben.

Warum seid ihr damals nach Deutschland ausgewandert? Und wie hat der kleine Nikita Gefallen an Autos gefunden?

Politisch und wirtschaftlich waren es sehr unruhige Zeiten in der Ukraine und deshalb verließen meine Eltern ihre Heimat. Ich stellte mir oft die Frage, wie man als Erwachsener einen Neuanfang ohne Sprachkenntnisse wagen kann. Wenn man nun selbst Vater ist, verstehe ich den Antrieb, hohe Opfer für eine bessere Zukunft des Kindes zu wagen. Aber schon in der Ukraine drehte sich für mich alles um Autos. Bevor ich sinnvoll Worte zusammengebracht habe, konnte ich Automarken auseinanderhalten. Mein Vater war Mechaniker, stellte aber auch selbst Tuningteile wie Schürzen oder Schweller her. Er nahm mich überall hin mit. Ich war wie besessen von Autos. Dabei gab es damals nur Ladas! Mein späterer Stiefvater hatte dann einen BMW E34 525i. Davon gab es vielleicht drei Stück in der Stadt. Ich kann mich noch genau an den Klang des M50-Sechszylinder-Motors erinnern. Der Sound dieses perfekt ausbalancierten Motors war der Klang meiner Kindheit. Damit bin ich aufgewachsen. Von dem Wagen hatte ich ein Modellauto und man kann sich bestimmt die Freude vorstellen, als ich mir den ersten Sechszylinder leisten konnte. – ein BMW E36 323i Coupe mit genau diesem Motorklang.

Sechszylinder-Motoren sind nach wie vor deine Leidenschaft. Doch heute steht mit Porsche eine andere Marke im Mittelpunkt. Wieso?

Das fing mit Mitte 20 an. Viele junge Erwachsene waren damals auf Ferrari oder Lamborghini fixiert, doch ich fand Porsche viel cooler, wegen des Understatements. Natürlich ist BMW auch ein schönes Einstiegsauto, um Spaß am Fahren zu „lernen". Doch je älter ich wurde, desto höher wurde auch mein Anspruch an das Design. Ich entwickelte einen anderen Anspruch an Ästhetik. Und Porsches Designtreue, auch über den 911 hinaus, fasziniert mich. Außerdem schafft es kein anderer Hersteller, Ästhetik und funktionale Vielseitigkeit so zu kombinieren wie Porsche. Ob nun Alltagsqualitäten oder Rennstreckentauglichkeit – der Elfer kann einfach alles.

„KEIN ANDERER HERSTELLER SCHAFFT ES, ÄSTHETIK UND FUNKTIONALE VIELSEITIGKEIT SO ZU KOMBINIEREN WIE PORSCHE. OB NUN ALLTAGS-QUALITÄTEN ODER RENNSTRECKENTAUGLICHKEIT – DER ELFER KANN EINFACH ALLES."

Nikita Karagozov

Wie verlief dein Weg in Richtung Kunst und Design?

Schon als kleiner Junge habe ich ohne Ende Skizzen gezeichnet. Das ging auch weiter in der Schulzeit: Ich habe alle Bücher in Mathe, Physik und Englisch mit Autosilhouetten vollgemalt. Es gab natürlich immer riesigen Stress mit den Lehrern, meine Mutter musste die Bücher dann bezahlen. Sie fragte mich, ob es mir gefällt, zu zeichnen. Ich habe Ja gesagt und seitdem hat sie mich immer gefördert.

Übrigens hatte ich trotzdem immer eine 1 in Mathe. Nach dem Abitur habe ich ein Jahr lang Kommunikationsdesign studiert, aber schnell festgestellt, dass der akademische Ansatz mir nicht liegt. Mit den Dozenten hatte ich immer wieder Diskrepanzen und entschied mich, dass der klassische Weg in der Werbebranche für mich nicht funktionieren wird. Stattdessen fing ich eine Ausbildung als Mediengestalter an, um die handwerklichen Basics zu lernen. Da hatte ich einen großartigen Ausbilder und konnte die Ausbildung auch verkürzen.

Wie war deine Lehrzeit, wie hat sie dich geprägt?

Mein Chef war sehr anspruchsvoll. Wir hatten teilweise bis zu 30 Korrekturschleifen für eine Anzeige. Die genaue Positionierung von Bild und Text war oft ein Thema. Schließlich gibt es zum Beispiel einen Unterschied zwischen geometrischer und optischer Mitte. Nur weil etwas messbar mittig liegt, heißt es längst nicht, dass wir es als mittig empfinden. Ihm war sehr wichtig, dass ich den Prozess sehe, verstehe wie sich alles entwickelt. Er sagte: „Du hast Talent und das ist gut, aber wir müssen an dir arbeiten. Du musst die Regeln erst lernen, bevor du sie brichst!". So habe ich gelernt, simple

Nicht Instagram sondern in echt.
Im April 2024 lud Nikita Kunst- und Porsche-Fans ins b'mine-Hotel Düsseldorf zur Vernissage ein.

Skizzen zu machen, die das Wesentliche beschreiben. Ich kann einfach visualisieren, was andere kompliziert finden. Nach der Ausbildung gründete ich eine eigene Werbeagentur. Diese gewisse Leichtigkeit der Linien war und ist dabei ein Markenzeichen meiner Arbeiten.

Womit kreierst du deine Drucke und Designs? Wie würdest du deinen künstlerischen Stil heute beschreiben?

Es fängt mit den Fotos vom Auto an. Entweder lässt der Kunde mir diese zukommen oder wir organisieren selbst ein Shooting. Die erste Skizze mache ich immer analog auf Papier. Davon ausgehend bespreche ich mit den Kunden die Machbarkeit. Dabei geht es zum Beispiel auch darum, dass ich weiß, wo das Bild später hängen soll. Denn ich versuche auch, es an die Architektur des Raumes anzupassen. Daher lasse ich mir Fotos zum Raum schicken, um abzuschätzen wie das Bild dort wirkt. Denn es soll am Ende nicht zu viel vom Raum einnehmen, sondern ihn aufwerten. Der Apple Pen ist heute mein wichtigstes Werkzeug und obwohl ich auf einem Bildschirm male, muss ich pro Jahr vier Aufsätze vom Apple Pen wechseln. Ähnlich wie die Hinterreifen, wenn man gerne mal quer fährt. Das Niveau, welches ich mit digitaler Kunst nun erreicht habe, wäre auf einer klassischen Leinwand nicht mehr möglich. Das Tolle an der digitalen Kunst ist es, dass wir das Bild sowohl auf einer Fineart Leinwand als auch hinter Acrylglas drucken können. Oder auch auf einem Hoodie. So kann der Kunde noch einen Abzug in Acryl bis zu 2 m Breite ohne Qualitätsverlust für die Garage bestellen. Für mich ist es relativ schwer, meinen eigenen Stil zu beschreiben. Ich versuche, in meinen Arbeiten Dynamik, Ästhetik und Leichtigkeit miteinander zu kombinieren. Und ich glaube, wenn ich keine Signatur an meinen Bildern hätte, würden einige Leute trotzdem erkennen, dass es von mir ist. In meinen Augen ist das auch die größte Form der Wertschätzung.

Wodurch hast du den Mut gefasst, aus der Werbebranche auszusteigen und dich deiner Kunst zu widmen?

Mit meiner Werbeagentur war ich wirtschaftlich zwar erfolgreich, aber es hat das persönliche Glück gefehlt. Also wurde nur klar, dass ich etwas Neues einschlagen wollte, am liebsten etwas mit Autos. Und die Fähigkeiten, die ich in der Werbebranche gelernt habe, könnte ich dann für mich selbst nutzen. Mein Ziel, mit 30 Millionär zu sein, hatte ich schon erfolgreich vermasselt. Also setzte ich mir ein neues: Rente mit 35. Daher schloss ich meine Werbeagentur, stürzte mich in die Arbeit und gründete die Lifestyle Marke sechszylinder. Ich kann mit Stolz sagen, dass ich es geschafft habe, aber dafür muss man erst das eigene Verständnis von Rente definieren. Denn Rente bedeutet für mich, dass ich nur noch tue, was mir Spaß macht und Unabhängigkeit gibt. Und das habe ich durch die Kunst erreicht.

Welche Rückschläge musstest du dabei verkraften? Gibt es etwas, dass du dem jungen Nikita Karagozov mit auf den Weg geben würdest?

Ich finde unsere Gesellschaft ist zu sehr fixiert auf Fehler und Rückschläge. Hinter jeder erfolgreichen Story stecken Fehler und Rückschläge. Beides gehört dazu und man muss diese genauso als Prozess genießen können. Die Reue, etwas nicht versucht zu haben, ist am Ende viel größer. Dem jungen Nikita würde ich sagen: "Hör auf niemand anderes und zieh dein eigenes Ding durch. Mach deine Erfahrungen und es wird sich immer lohnen dranzubleiben." Rückblickend bin ich sehr happy mit der Entwicklung meines Projekts. Ich versuche, das Ergebnis gar nicht im Output zu sehen, sondern vielmehr die Reise bis dorthin zu genießen.

Gelingt dir das immer?

Ich habe in Düsseldorf eine Ausstellung organisiert, was viel Kraft gekostet hat. Das alles fertigzustellen, zu organisieren – und doch hat am Ende nicht alles geklappt. Als meine Ideen für das 992 GT3 RS Artcar nicht funktionierten, war ich drauf und dran alles abzusagen. Und zu allem Überfluss fühlte ich mich gesundheitlich immer schlechter, je näher die Ausstellung kam. Als es dann so weit war, kam ich nach ein paar Tagen Abstand allmählich zur Ruhe. Ich konnte auch die Prozesse nebenbei ein wenig genießen. Ich konnte wieder genießen, Musik hören oder ein Buch lesen, mit dem Auto fahren, ohne Fristen im Hinterkopf zu haben. Es zeigt, dass man auch in schlechten Zeiten einfach dranbleiben sollte. Das Ergebnis lohnt sich auf jeden Fall!





„RENTE BEDEUTET FÜR MICH, DASS ICH NUR NOCH TUE, WAS MIR SPASS MACHT UND UNABHÄNGIGKEIT GIBT. UND DAS HABE ICH DURCH DIE KUNST ERREICHT.“







Egal ob in Reihe oder als Boxster, Hauptsache Sechszylinder. Im Fokus der Lifestyle-Marke steht aber gut sichtbar der 911.

Zum Schluss kommen wir nochmal zu den Autos. Was ist dein Traumauto und welcher ist für dich der schönste Porsche?

Mein Traumauto ist der 992 GT3 RS. Das Feedback, das dir dieses Auto gibt, lässt dich mit ihm zu einer Einheit verschmelzen. Das schafft für mich kein Ferrari oder Lamborghini. Ich fühle mich in keinem Auto so wohl wie im GT3 RS. Natürlich ist auch ein großer Respekt zum Auto da. Ich weiß, ich muss mental und körperlich fit sein, um das Auto artgerecht zu bewegen. Es braucht auch viel persönliche Reife dazu. Das Thema Schönheit ist nicht ganz so leicht zu beantworten. Als Künstler ist man da vermutlich eh etwas sprunghaft. Zumal es eine Frage ist, wie man Schönheit definiert. Denke ich zum Beispiel an einen Porsche 911 Carrera RS 2.7, dann ist der proportional und in seiner Formgebung schöner, eleganter und puristischer als moderne Autos. Doch für mich persönlich ist der schönste Porsche vermutlich der 997 GT3 RS 4.0. Denn in meiner Definition von Schönheit spielen auch die Performance, die technische Perfektion und ein bulliger Auftritt eine große Rolle. Das vereint der 4.0 wie kein Zweiter. ◀

Text: Richard Lindhorst · Fotos: Jakob Otto

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

KLASSIK – 356 LA DAWRI

SPECIAL ORDER





In den Fünfzigerjahren kam in der Automobilproduktion die Verwendung von glasfaserverstärkten Kunststoffen (GFK) auf. Karosseriebauer und Sportwagenmanufakturen entdeckten das neuartige Material und stellten teilweise faszinierende Autos her. Das ist die Geschichte eines solchen Fahrzeugs, eines bildhübschen Coupés des Herstellers La Dawri – und es steckt viel Porsche drin.







Der moderne, einfach zu formende Werkstoff GFK begünstigte in den Fünfzigerjahren das Entstehen kleiner Hersteller wie La Dawri. Die Werbung versprach Sensationelles.

Vorreiter der neuen, aus dem Wunderwerkstoff GFK geformten Automode war General Motors. Die Chevrolet Corvette von 1953 gilt als das erste in Serie gefertigte Fahrzeug mit einer Karosserie aus diesem Material.

GFK hat eine Reihe von Vorteilen, darunter niedrige Kosten und eine einfache Verarbeitung, die keine besonderen Kenntnisse erforderte. Daher sahen einige Leute eine Chance darin, Karosseriebausätze zu produzieren, die von den Kunden auf das Fahrgestell vorhandener Fahrzeuge aufgesetzt werden konnten. Bald entstanden überall in den Vereinigten Staaten derartige Vehikel.

La Dawri Coachcraft, der Hersteller des auf diesen Seiten vorgestellten Fahrzeugs, begann 1956 in British Columbia/Kanada mit der Fertigung von GFK-Karosserien. Der Name La Dawri setzte sich aus den Anfangsbuchstaben der Namen der Geschäftspartner zusammen: Leslie Albert Dawes und Don Wright ergab „L. A. Da Wri“. La Dawri galt als erster kanadischer Hersteller von Autos mit GFK-Karosserien, zog aber schon 1957 in der Hoffnung auf besser Absatzchancen von Kanada nach Südkalifornien um.

La Dawri Coachcraft verfügte ein umfangreiches Modellprogramm. Über den vollständigen Umfang kann man nur spekulieren, denn das Angebot umfasste Karosserien nach eigenen Entwürfen, Karosserien aus Formen, die von anderen Unternehmen erworben wurden, sowie eine Handvoll Einzelstücke. Dass La Dawri zudem mehrere Modelle gleichen Namens in unterschiedlichen Größen verkaufte, trug nicht zur Übersichtlichkeit bei.

START DER PRODUKTION 1957

Die Produktion begann mit dem Conquest, der im Juli 1957 die Titelseite der Zeitschrift *Road & Track* zierte, gefolgt vom Daytona. Beide hatten einen relativ langen Radstand (2.489 mm bzw. 2.641 mm), da sie auf Ford- und Chevrolet-Fahrgestellen entstanden. Beide Typen kamen mit Windschutzscheiben von Chevrolet Pickups – die Scheibe wurde einfach umgedreht, um die gewünschte Neigung zu erreichen.

La Dawri erkannte bald, dass kleinere, günstigere Karosserien, die für mehr Autos geeignet waren, im Portfolio fehlten. Das führte zur Entwicklung des Quest QT und des Sebring mit kürzeren Radständen. Diese Karosserien passten beispielsweise auf Fahr-

gestelle von VW, Austin-Healey, MG oder Sunbeam. Nicht zu vergessen der Del Mar, dessen Radstand von 2.137 mm bis 2.337 mm reichte und für den als Basis ein Triumph oder Alfa Romeo verwendet werden konnte.

Die Kunden mussten für den Umbau ihres Fahrzeugs von einem Zeitaufwand zwischen 100 und 140 Stunden ausgehen. In der Regel wurden die Bausätze ohne Verdeck geliefert, einige Versionen konnten aber optional mit einem abnehmbaren Hardtop bestellt werden. Um auch die Nachfrage nach einem Coupé erfüllen zu können, erwarb La Dawri Coachcraft 1961 von Victress die Formen für ein halbes Dutzend GFK-Karosserien dieses Herstellers samt dazugehöriger Rechte.

Die C2- und C3-Coupés von Victress waren für La Dawri besonders interessant und die Autos erhielten die neuen Namen Sicilian und Castilian. Letzterer baute auf amerikanischen Modellen wie dem Ford Thunderbird und der Chevrolet Corvette auf, während für den kleineren Sicilian Fahrzeuge wie MG, Austin Healey und VW als Basis dienten. Die Radkästen der Karosserien wurden bei der Produktion so ausgelegt, dass sie zum Radstand des jeweiligen Fahrzeugs passten.

BASIS VERSCHIEDENER HERSTELLER

Durch den Kauf sowie das Mieten von Formen weiterer Karosseriehersteller konnte La Dawri Anfang bis Mitte der Sechzigerjahre weit über ein Dutzend Modelle anbieten, von denen einige, wie bereits erwähnt, zusätzlich in verschiedenen Größen erhältlich waren. Kein anderer Produzent lieferte eine größere Vielfalt an Karosserieausführungen als La Dawri Coachcraft.

Doch der US-amerikanische Markt erlebte zu dieser Zeit große Veränderungen, die sowohl auf die Popularität neu erschienener einheimischer Sportwagen wie den Ford Mustang zurückzuführen waren, als auch auf die zunehmende Zahl aus Europa importierter Sportwagen. Die Nachfrage nach Do-It-Yourself-Bausätzen begann zu schwinden. Die Gründe für den Niedergang von La Dawri sind umstritten. So sollen Problemen mit der Regierung wegen nicht gezahlter Steuern oder ein Brand in der Fabrik mit der Zerstörung der Formen dafür verantwortlich gewesen sein.

Dass Fantasie und Geschick der in Eigenregie komplettierten La Dawri-Modelle kaum Grenzen gesetzt waren, beweist ein Sicilian Coupé mit offensichtlicher Porsche-356-DNA. Das Herstellungsjahr dürfte um 1961 liegen, der



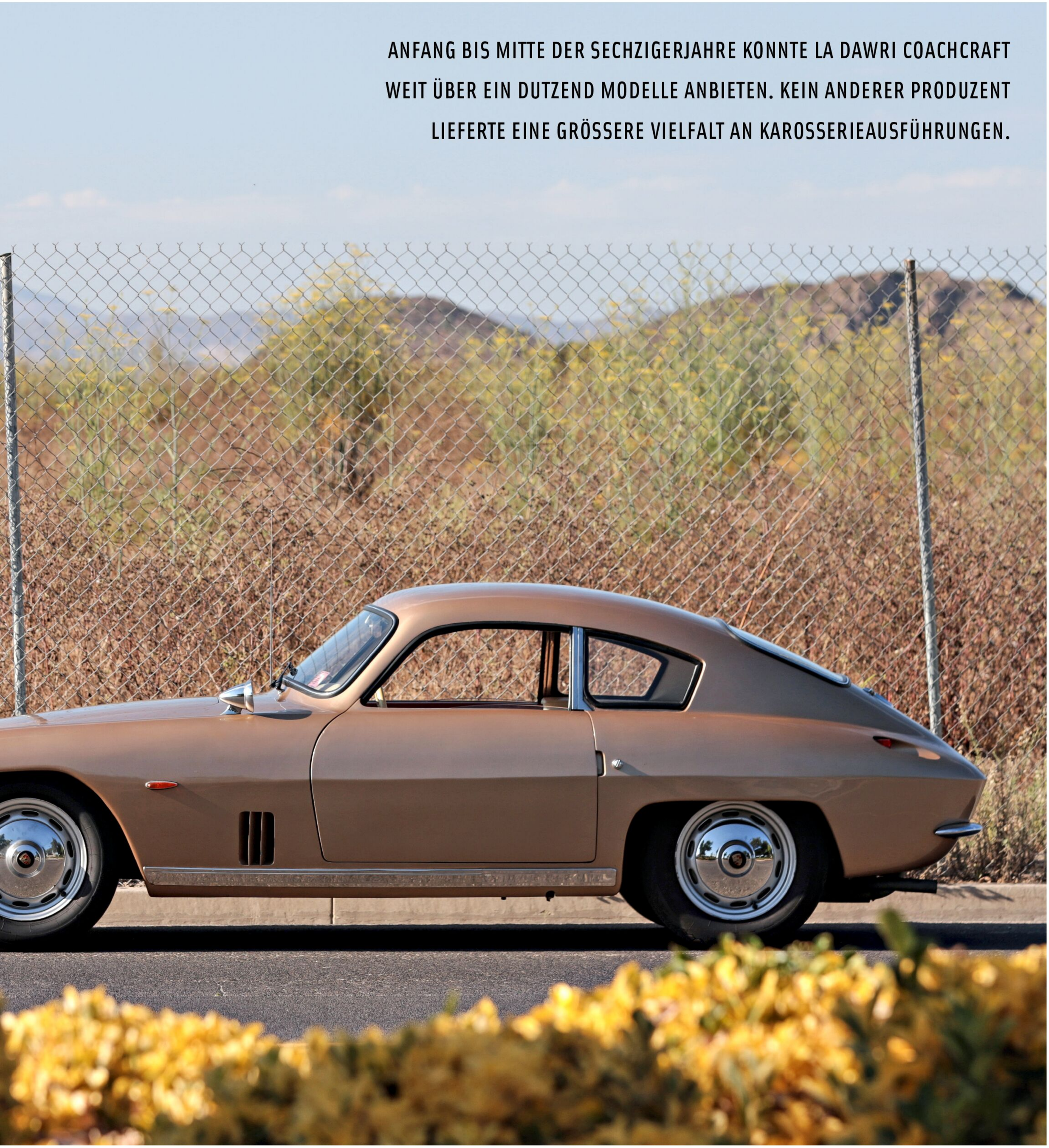
FÜR DIE FERTIGSTELLUNG DES AUTOS MIT GFK-KAROSSERIE, SPENDER-CHASSIS UND -TECHNIK MUSSTEN DIE KUNDEN VON EINEM ZEITAUFWAND ZWISCHEN 100 UND 140 STUNDEN AUSGEHEN.


OIL
PRESSURE
FUEL
PRESSURE
AMP





ANFANG BIS MITTE DER SECHZIGERJAHRE KONNTE LA DAWRI COACHCRAFT WEIT ÜBER EIN DUTZEND MODELLE ANBIETEN. KEIN ANDERER PRODUZENT LIEFERTE EINE GRÖSSERE VIELFALT AN KAROSSERIEAUSFÜHRUNGEN.

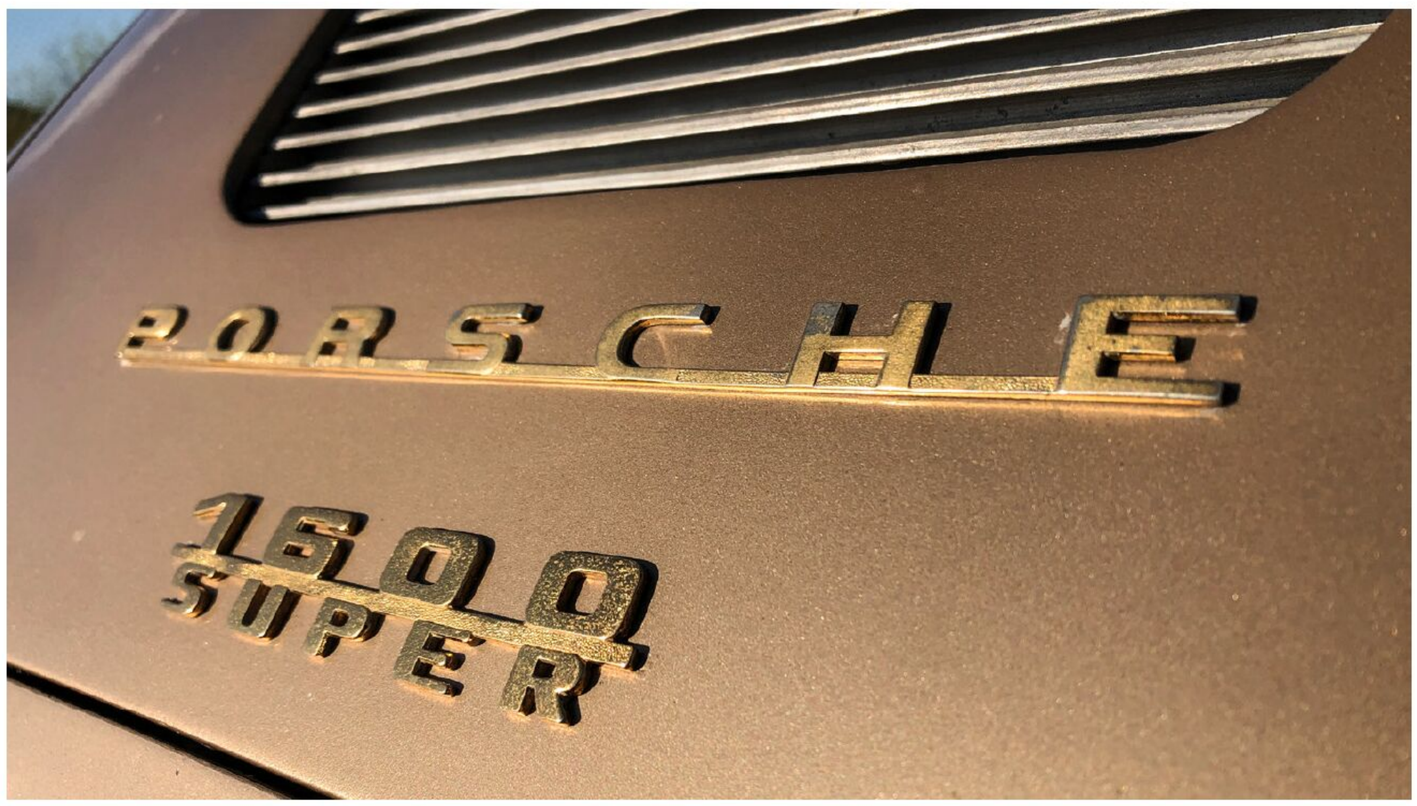








ALS TRAGENDE BASIS DIENTE DAS CHASSIS EINES VW KÄFER, FAHRWERK, BREMSEN, RÄDER UND MOTOR STAMMEN GRÖSSTENTEILS AUS EINEM 356 A 1500 S.



Name des Erbauers ist unbekannt. Es scheint sich allerdings um ein Unikat zu handeln, denn es ist bisher kein anderer La Dawri Sicilian mit Porsche-Komponenten aufgetaucht.

Als tragende Basis diente wie so oft ein VW-Käfer-Chassis, dessen im Vergleich zum Porsche längerer Radstand von 2.400 mm den Proportionen zugutekam. Zu den Hinweisen auf die Vergangenheit des Fahrzeugs gehören ein Inspektionszertifikat der Florida Highway Patrol aus dem Jahr 1969 an der Windschutzscheibe und ein Pan-Am-Aufkleber auf der Heckscheibe. Darauf steht der Name „W. A. Posten“, der nach Recherchen von 1964 bis 1991 Kapitän der Pan American Airways war. Mehr Informationen gibt es nicht.

1997 tauchte das Coupé, zu dessen Vergangenheit auch eine deutsche Zulassung zählt, bei einer britischen Auktion wieder auf, wo es für einen ungenannten Betrag den Besitzer wechselte, bevor es wieder für mehr als 25 Jahre verschwand. 2023 entdeckte der bekannte kalifornische Autosammler Mike Malamut eine Anzeige auf der Website www.collectingcars.com.



Einige PORSCHE FAHRER-Leser erinnern sich vielleicht an seinen Namen, denn wir berichteten 2019 über seine unglaubliche Sammlung – er schätzt, dass er heute über 200 Autos besitzt!

In der betreffenden Anzeige wurde der La Dawri Sicilian in Großbritannien zum Verkauf angeboten und Mike Malamut erhielt den Zuschlag. Zuvor untersuchte der Porsche-Experte Roger Bray das Fahrzeug und stellte fest, dass viele Teile aus einem Porsche 356 stammten: Fahrwerk, Bremsen, Aufhängung und Räder.

TEIL DER MALAMUT-COLLECTION

Die Bremstrommeln aus Aluminium kommen von einem 356 A, der 75 PS starke 1600-S-Motor stammt nach der auf dem Gehäuse eingeprägten Nummer 085338 anscheinend aus einem späten 1957er oder frühen 1958er Modell.

Beim Betrachten des Cockpits fallen als erstes die professionell anmutende Innenausstattung sowie die mit beigem Leder bezogenen Sitze auf. „Wir glauben, dass das alles original ist“, sagt Mike. „Die Innenausstattung ist ein wenig verblasst, weist aber wenig Gebrauchsspuren auf – keine Risse oder sonstige Schäden. Als wir den Wagen aus Großbritannien erhielten, zeigte der Kilometerzähler etwas mehr als 400 Meilen an. Da er anscheinend rund 30 Jahre lang versteckt und nicht in der Öffentlichkeit gesehen wurde, könnte der Kilometerstand auch original sein.“



Vor über 50 Jahren war der La Dawri Sicilian auf den Highways Floridas unterwegs, doch viel mehr ist über dessen Vergangenheit nicht bekannt.

Wie viele weitere Komponenten des Fahrzeugs sind auch die Sitze ein Rätsel, obwohl sie jüngeren Datums sein könnten. Das Armaturenbrett, das so nur beim La Dawri Coupé zu finden ist, beherbergt eine interessante Auswahl an Instrumenten, darunter einen deutschen VDO-Tacho und vier US-amerikanische Eelco-Anzeigen. Während das alte Radio nicht identifizierbar bleibt, sieht das Lenkrad verdächtig nach einer Version aus, die von der Firma Cragar in den Sechzigerjahren angeboten wurde. GFK und Zubehörteile waren seinerzeit der Stoff, aus dem bezahlbare, handgefertigte Autoträume gemacht wurden. ◀

Text + Fotos: Stephan Szantai

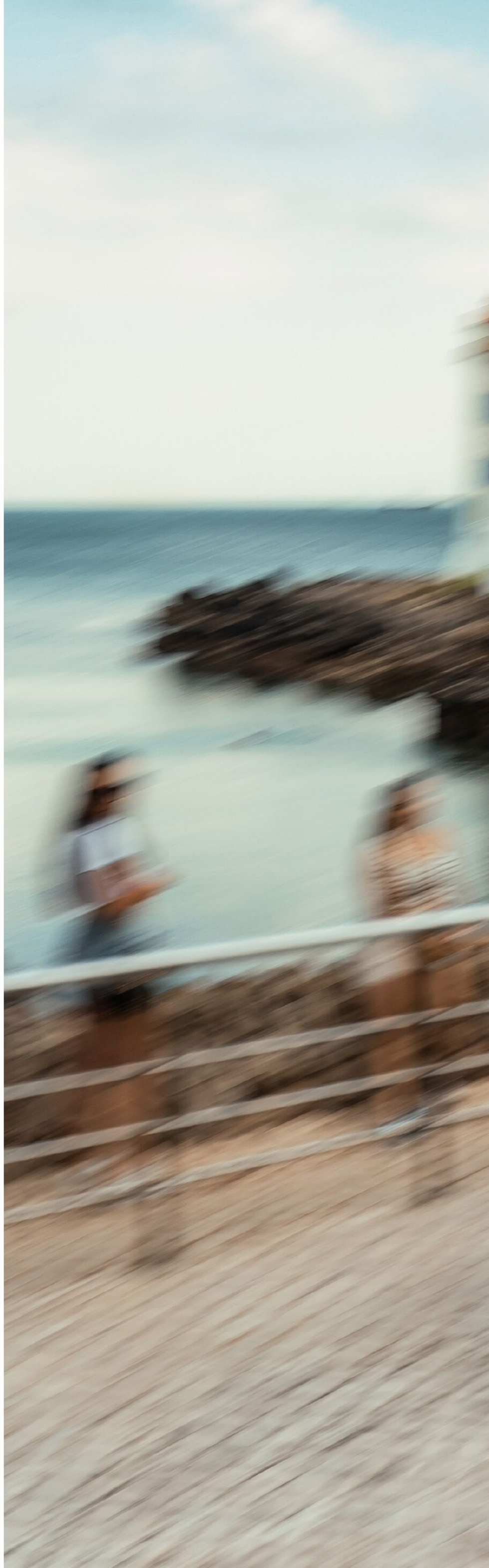
Übersetzung: Manfred Kolb



TUNING – 911 SPC

UNTER DER SONNE DES SÜDENS

Die Worte Porsche und Portugal kommen nicht oft in einem Satz vor. Im Zentrum von Lissabon ist jedoch über mehrere Generationen etwas sehr Spezielles entstanden.





TUNING

Die Geschichte der Familie Nunes beginnt in den Sechzigerjahren, als Andre Nunes Großvater Americo eine Lehre als Karosseriebauer bei einem örtlichen Händler begann. Hier nahm auch seine Rallye- und Rennsportkarriere mit Porsche ihren Anfang, denn er verliebte sich in einen heruntergekommenen 356. Der erforderte zwar eine Menge Arbeit, aber nachdem er es geschafft hatte, ihn fahrbereit und zumindest rennstreckentauglich zu machen, nahm er damit an den Wochenenden an einigen lokalen Veranstaltungen teil. Um es kurz zu machen: Aus diesen bescheidenen Anfängen ging ein zehnfacher portugiesischer Rallyechampion hervor.

Dazu kamen etliche Erfolge bei Rundstreckenrennen mit von ihm vorbereiteten Fahrzeugen. Darunter waren ein 356 Carrera 2000 GS/GT, ein 906, ein 2.7 RS und ein 911 ST.

Americos Sohn Jorge nahm zwar nicht in diesem Maße am Rallye- oder Rennsport teil, aber er führte die inzwischen gut etablierte Verbindung zum Hersteller Porsche fort. In den Achtzigern machte er sich einen Namen mit der Entwicklung und dem Verkauf von 356-Speedster-Nachbauten auf VW-Käfer-Chassis sowie mit der Wartung von Porsche-Fahrzeugen aus Portugal.

VIER 911 SPC FÜR KUNDEN

Mitte der Neunzigerjahre reagierte Jorge auf eine Marktlücke, da es zu dieser Zeit keinen offiziellen Porsche-Händler in Portugal gab. Er gründete SportClasse, ein Unternehmen, das sich auf die Wartung und Instandhaltung von Porsche-Straßenfahrzeugen, die Restaurierung von Klassikern und die Vorbereitung von Rennwagen spezialisiert hat. Im Jahr 2024 feierte die Firma ihr 30-jähriges Bestehen – für Americo Nunes Enkel Andre der perfekte Zeitpunkt, um eine weitere Kreation aus den Hallen von SportClasse zu präsentieren. Den 911 SPC.

Bis dahin hatte es immerhin fast fünf Jahre gedauert, bis aus der Idee ein fahrfähiger Prototyp und rund eine Handvoll verkaufter Fahrzeuge wurde. Andre Nunes hatte schon während seiner Ausbildung in Motorsporttechnik in Großbritannien über dieses Projekt nachgedacht und Pläne geschmiedet. Von Anfang an war es sein Ziel, ein Auto zu entwerfen, das eine Brücke zwischen den Generationen schlägt. Einfach, aber schön. Abgespeckt, aber nicht spartanisch. Ein Porsche ohne Fahrhilfen, bei dem alle Befehle vom Fahrer kommen, ohne dass man das Gefühl hat, es handele sich um ein reines Wettbewerbsfahrzeug.

DIE FÜR PORTUGAL UNGEWÖHNLICHE PORSCHE-GESCHICHTE DER FAMILIE NUNES BEGANN MIT GROSSVATER AMERICO, DER AUF 356 UND 911 MEHRFACHER RALLYE-MEISTER WURDE.

Nach Andre Nunes Meinung liefert die G-Serie die perfekte Ausgangsbasis. „Hier findet man immer noch ein erschwingliches Auto für ein solches Projekt, was man von den 964 längst nicht mehr behaupten kann“, sagt er. Er weist aber auch darauf hin, dass der 911-SPC-Umbau bei jedem luftgekühlten Modell vorgenommen werden kann, von der ehrwürdigen F-Serie bis hin zum 993.

Praktischerweise hatte er auch einen Kandidaten, der schon seit einigen Jahren in der Werkstatt stand und auf ein neues Leben wartete. Er war ein Rallye- und Rennwagen gewesen und erforderte umfassende Arbeiten, bevor man ihn wieder richtig fahren konnte.

Die erste und technisch am wenigsten anspruchsvolle Aufgabe bestand natürlich darin, alles in Einzelteile zu zerlegen und alle beschädigten oder korrodierten Teile auszusondern, sowie die Karosserie an bestimmten Stellen zu verstärken, um ihr zusätzliche Steifigkeit zu verleihen.

NÄCHSTE AUSBAUSTUFE KOHLEFASER

Der Motor stammt aus einem älteren 911, es wurde sehr viel Arbeit investiert. Der 911 SPC sollte an die Alte Schule anknüpfen – und die höchste Motorausbaustufe dieser Zeit fand sich wohl im damaligen und mittlerweile legendären RSR. Dazu ließ Nunes den Hubraum von 2,7 auf 2,8 Liter vergrößern, verbaute eine Doppelzündung und eine elektronische Einspritzanlage (EFi-System) mit Einzeldrosselklappen. Die Leistung liegt bei etwa 300 PS, was Andre Nunes als ordentlich, aber nicht als übermäßig einstuft.

Die Kraftübertragung erfolgt über ein 915-Getriebe. Mit der aktuell verbauten Übersetzung liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 260 km/h, aber die Geschwindigkeit auf der Geraden hatte nie eine hohe Priorität.

SportClasse hat bisher vier 911 SPC gebaut, die alle eine Stahlblechkarosserie erhielten. Ein fünftes Exemplar entsteht derzeit unter Verwendung von Kohlefaserelementen. Der Austausch des Metalls gegen ein moderneres Material bietet eine um 30 % höhere Festigkeit und eine signifikante Einsparung von 100 bis 150 Kilogramm, was bei einem Auto, dessen Gewicht bei rund 1.000 kg liegt, eine ganze Menge ist.



Form und Antrieb nehmen sich die Rallyeautos des Großvaters zum Vorbild, aber der mintgrüne Lack erinnert an die Farbpalette der Neunzigerjahre. Etwas Luxus im Innenraum darf sein.

Beim Fahrwerk standen natürlich etliche Hersteller und Abstimmungen zur Auswahl. Da der 911 SPC zum Teil als Hommage an die Rallyetage des Großvaters Americo konzipiert wurde, lag sportliche Härte nahe, aber am Ende machte eine gemäßigte, alltagstaugliche Abstimmung in Kombination mit einer deutlichen Tieferlegung das Rennen. Nunes montiert moderne Räder der Größe 17 Zoll. Sie sind mit einem Satz Pirelli P-Zeros bestückt in den Größen 225/45 vorne und 255/40 hinten. Der 911-SCP-Prototyp verfügte noch über originale RSR-Bremsen, aber inzwischen kommen Vierkolben-Bremssättel von Brembo zum Einsatz.

Zu seinen aktiven Zeiten fuhr der Großvater sein 2.4-S-Rallyeauto mit einer RSR-Abgasanlage mit drei Endrohren: zwei gerade, die den Abgasstrom direkt ins Freie leiteten und das eigentliche gebogene Auspuffrohr auf der linken Seite. Wurden bei den beiden geraden Rohren die Abdeckungen entfernt, umging das Abgas den Schalldämpfer. Durch den geringeren Gegendruck verfügte der Motor über eine bessere Leistungscharakteristik, war aber wesentlich lauter.

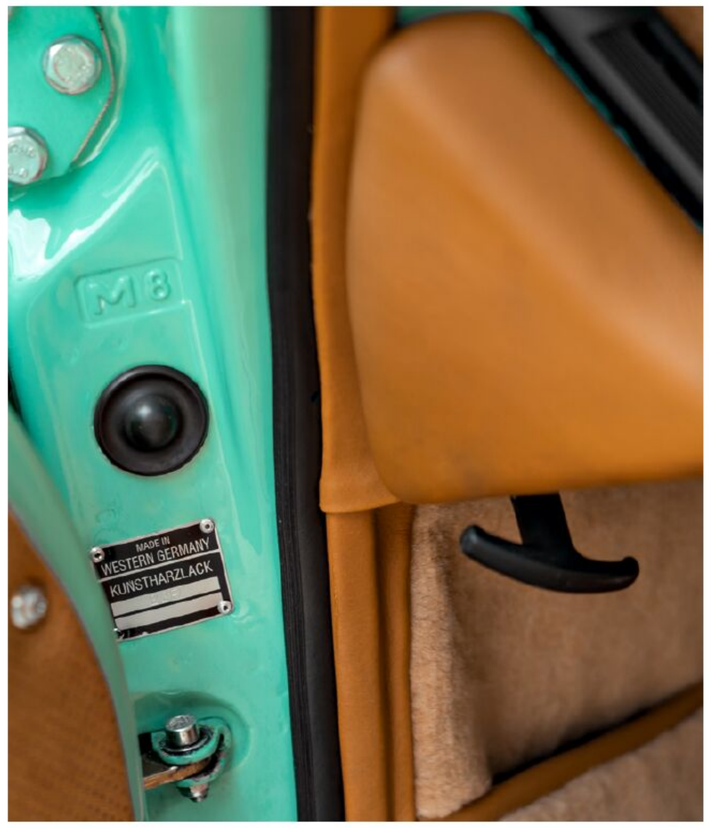
„Ich habe lange daran getüftelt, wie man das mit einem Schalter lösen kann, der vom Fahrersitz aus betätigt wird und die Klappen im Auspuff öffnet und schließt“, sagt Andre Nunes. Für ein soundstarkes, intensives Fahrerlebnis kann der Schalter auf Bypass gestellt werden. Für den Alltagsbetrieb, wo der Lärm unangenehm sein könnte, genügt ein einfaches Umschalten und es ist sofort viel leiser. Die am Heck montierte Montageleuchte, die früher im Reparaturfall Licht spendete, ist ebenfalls eine Erinnerung an die Rallyeautos des Großvaters.

VIERLITER-MOTOR IN ARBEIT

Andre Nunes möchte jeden 911 SPC für jeden Kunden absolut maßgeschneidert gestalten. „Jeder luftgekühlte 911 kann in einen 911 SPC verwandelt werden. Motoren können wir ab einem Hubraum von 2,8 Litern anbieten, aktuell arbeite ich an einem Vierliter-Motor. Und natürlich gibt es so ziemlich jede Fahrwerksabstimmung, die man sich wünscht.“

Für den ersten Prototyp wählte er eine schiefergraue Karosserie mit einer roten Lederausstattung. „Es war die Lieblingsfarbe meines Vaters und erinnerte ihn an seine Zeit als kleiner Junge in der Werkstatt. Das war pure Nostalgie.“ Andre Nunes ist eher ein Fan der leuchtenden Farben der Siebziger- und Neunzigerjahre. Er hat


UPM/RPM
x1000
km/h
001770
OEL
TEMP
DRUCK


M8
MADE IN
WESTERN GERMANY
KUNSTHARZLACK

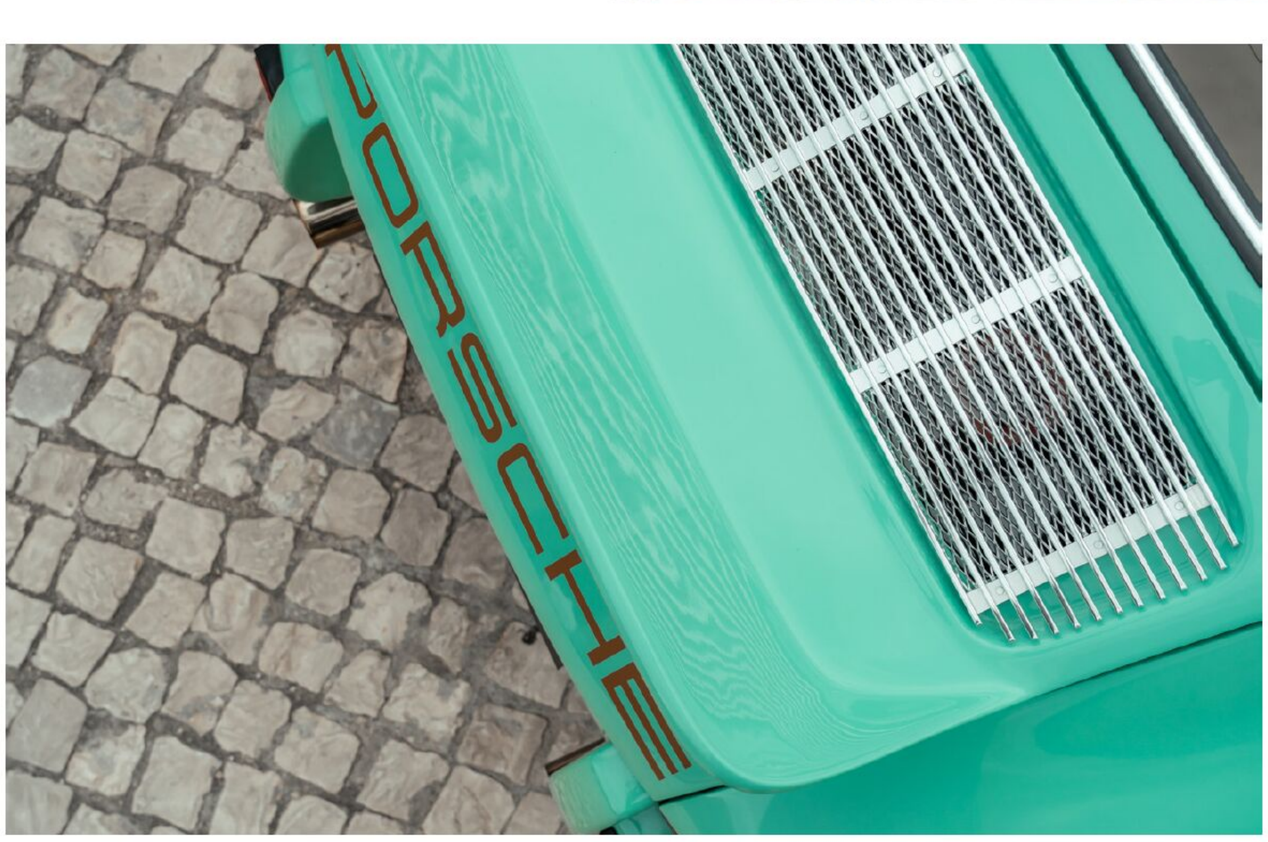














bereits einen orangefarbenen 911 SPC gebaut, aber die letzte Ausbaustufe in Mintgrün mit Entenbürzel sieht noch ausgefallener aus.

Der 911 SPC sollte schlicht und ergreifend ein reiner Porsche sein. „Meiner Meinung nach weiß man bei 180 km/h in einem 992 GT3 RS nicht, wer am Steuer sitzt, weil er so viele Fahrhilfen hat. Aber beim 911 SPC hört man, sobald man den Schlüssel umdreht, wie der Motor zum Leben erwacht. Wenn man fährt, muss man einfach auf alles achten. Man muss beide Hände am Lenkrad haben. Man spürt alles. Genau so liebe ich es."

Als nach diversen Testfahrten in einem halbfertigen Auto und unzähligen Probefahrten nach jeder Veränderung das Auto endlich fertig war, stellte sich bei Andre Nunes eine tiefe Zufriedenheit ein. „Nach so vielen Jahren Arbeit das Projekt abzuschließen und ein Auto zu haben, das ich nicht mehr aufhören wollte anzuschauen, geschweige denn zu fahren, macht mich natürlich sehr stolz. Aber es war auch eine Menge Arbeit die mit einigen CAD-Entwürfen und einem halbtoten, vierzig Jahre alten Auto begann. Es folgten die Jahre des Wartens und Abwartens, als Corona alles durcheinanderbrachte, und schließlich haben die erheblichen Preissteigerungen die Fertigstellung des Autos sehr schwierig gemacht."

Die mintgrüne Version, für die der Kunde den bekannten Entenbürzel gewählt hat, fällt sofort ins Auge und wir machen eine Probefahrt. Wir kämpfen uns durch den Berufsverkehr ins Umland zu den Straßen, die für einen richtigen Test eines Porsche geeignet sind. Beim Beschleunigen auf der atemberaubenden Küstenstraße demonstriert Andre Nunes den Auspuffschalter, der den 3,6-Liter-EFi-Motor im Heck so herrlich nach Rennsport klingen lässt. Die Leistung des Motors in dieser Ausbaustufe liegt bei 320 PS.

Zurück in der Werkstatt betrachten wir das Auto. Es begann in den Sechzigern, als Andres Großvater einen ramponierten 356 mit dem Hammer bearbeitete, führte über seinen Vater, der vor dreißig Jahren das Unternehmen SportClasse gründete und jetzt hat Andre sein eigenes Auto gebaut. So viel steht fest: Allen drei Generationen Nunes würde der 911 SPC gefallen. Gestern, heute und morgen. ◀

Text: Robb Pritchard · Übersetzung: Manfred Kolb

Bilder: Thomas Esveld

„BEIM 911 SPC HÖRT MAN, WIE DER MOTOR ZUM LEBEN ERWACHT. WENN MAN FÄHRT, MUSS MAN EINFACH AUF ALLES ACHTEN, MUSS BEIDE HÄNDE AM LENKRAD HABEN. MAN SPÜRT ALLES. GENAU SO LIEBE ICH ES.“

Andre Nunes

HAPPY END – LUCA TRAZZI

FÜR ALLES GELB DER WELT

Den 911 der Baureihe 993 baute Porsche lediglich als Coupé, Targa und Cabrio, einen Speedster gab es offiziell nicht. Doch das ist nur die halbe Wahrheit.


Sondermunsch



Schon der Name der Farbe macht stutzig: „Ottoyellow“. Was für ein einzigartiger, skurriler Name. Doch er passt zu dem Auto, das nicht weniger besonders und ausdrucksstark ist: ein 993 Speedster.

Kenner der 993-Materie werden anmerken, dass es ein solches Auto nie gab. Stimmt nicht ganz, denn dieser Speedster ist ein originaler Porsche und kommt frisch aus Zuffenhausen. Kurze Frontscheibe, runde Heckabdeckung hinter den Kopfstützen. Schwarze Talbot-Außenspiegel sowie das Vier-Punkt-Tagfahrlicht sind weitere Merkmale dieses Speedsters. Im Innenraum fallen direkt die gelben Zifferblätter, das schwarze Leder mit gelben Ziernähten und die Sitzmittelbahn im Checkered-Design auf. Als Antrieb dient der 3,8-Liter-Boxer des 993 RS mit 300 PS. Ein echter Werks-Porsche. Wie kann das sein?

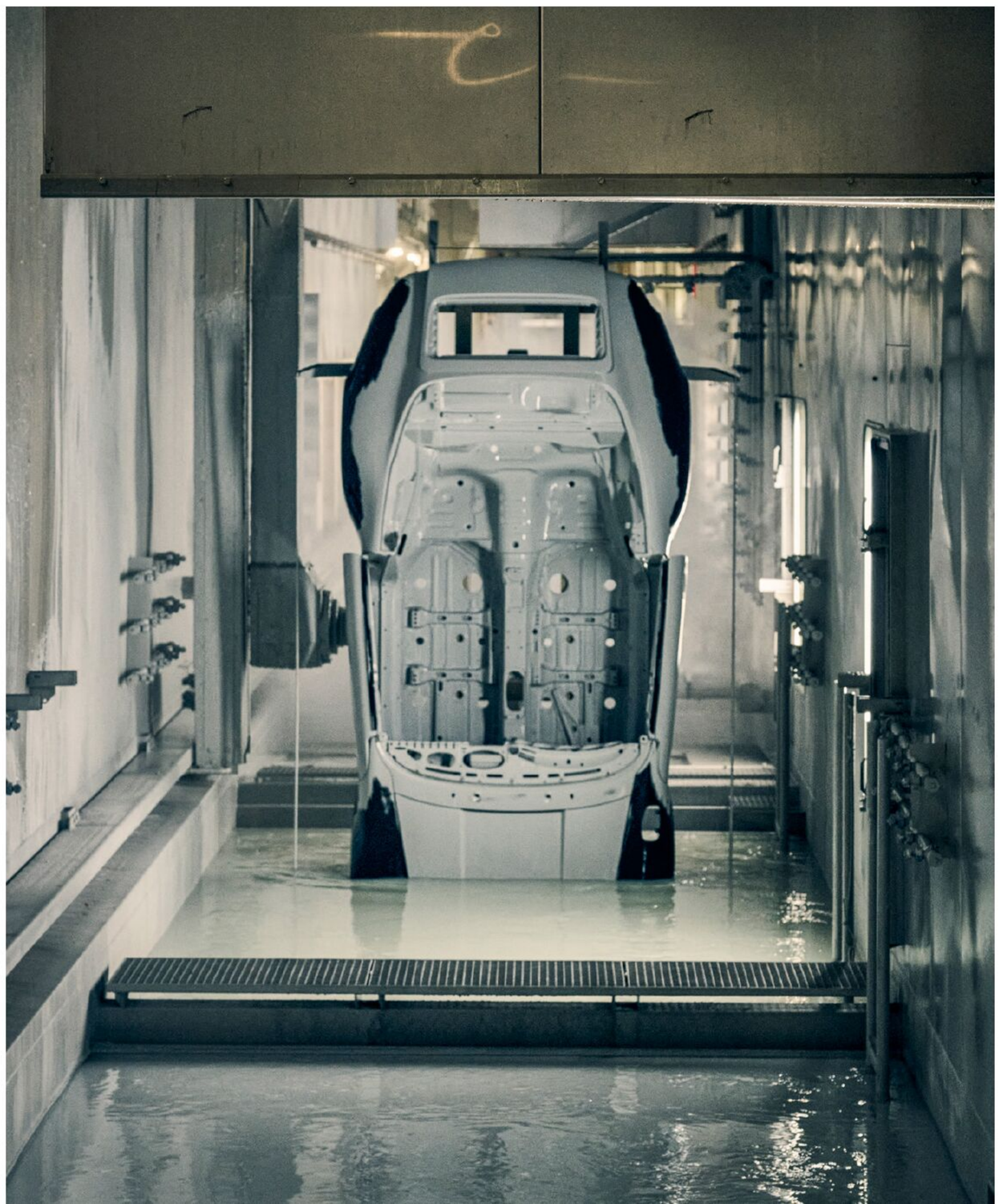
Es gibt eine Vorgeschichte, sie liegt fast 30 Jahre zurück. Als Serienfahrzeug lief der Speedster der zwischen 1993 und 1998 gebauten Baureihe 993 zwar nie vom Band, doch die Exclusive-Abteilung von Porsche schneiderte zwei Einzelstücke für die Familie und sehr gute Kundschaft.

1995 arbeiteten die Designer zum 60. Geburtstag des Designers Ferdinand Alexander „Butzi“ Porsche ein 993 Cabrio zum Carrera Speedster um. Nur 1,28 Meter in der Höhe maß der Porsche-typisch grün lackierte Zweisitzer, transformierte die Idee der flachen Frontscheibe und des gewölbten Heckdeckels des 964 Speedster in die neue Generation um. Jubilar F. A. Porsche soll sich sehr gefreut haben.

Auf Wunsch des US-Comedians und Schauspielers Jerry Seinfeld baute Porsche Exclusive einen 993 Carrera 4 S zum Speedster S um und lieferte das silberfarben lackierte Einzelstück mit der breiten Karosserie 2001 an den Promi aus – für dessen große Porsche-Sammlung. Rund 20 Jahre später entstand auf private Initiative eines Automobildesigners und Porsche-Fans ein dritter 993 Speedster, dieses Mal auf Basis des Carrera S. Gebaut wurde er nicht in Zuffenhausen, sondern bei einem Karosserieunternehmen in Göttingen.

993 SPEEDSTER, DER VIERTE

Die Geschichte des vierten Speedster in der Farbe Ottoyellow nimmt ihren Anfang in Italien. Luca Trazzi begeistert sich seit seiner Jugend für Porsche-Speedster-Modelle. „Als ich als Jugendlicher den ersten Speedster gesehen habe, habe ich mich direkt in die Form verliebt“, sagt der Italiener. Ihn faszinierte die schnörkellose, sportliche und zeitlose Eleganz. „Alles wirkt im Fluss wie aus einem Guss. Für mich die perfekte Form eines offenen Sportwagens.“



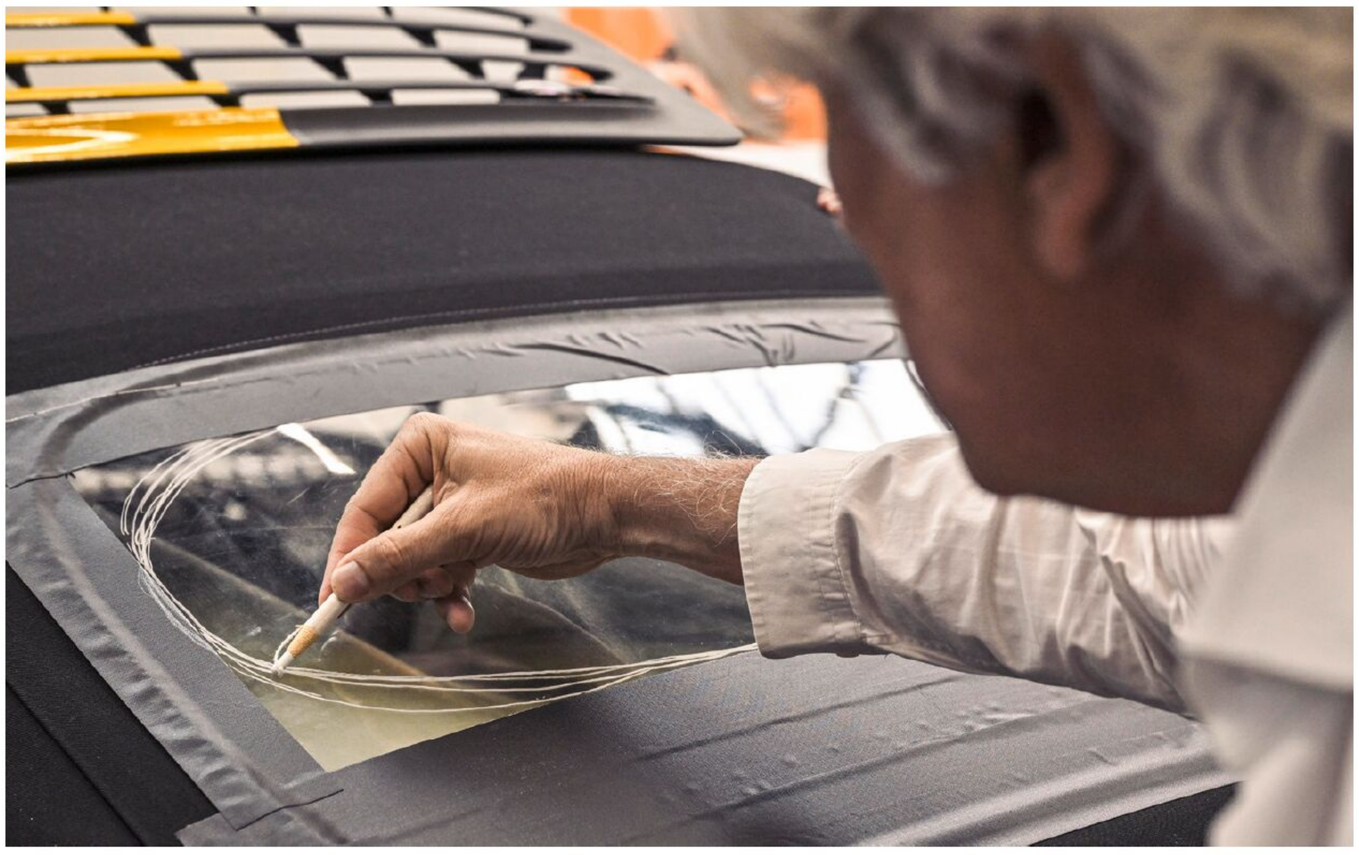




„ALLES WIRKT IM FLUSS WIE AUS EINEM GUSS. FÜR MICH DIE PERFEKTE FORM EINES OFFENEN SPORTWAGENS."

Luca Trazzi



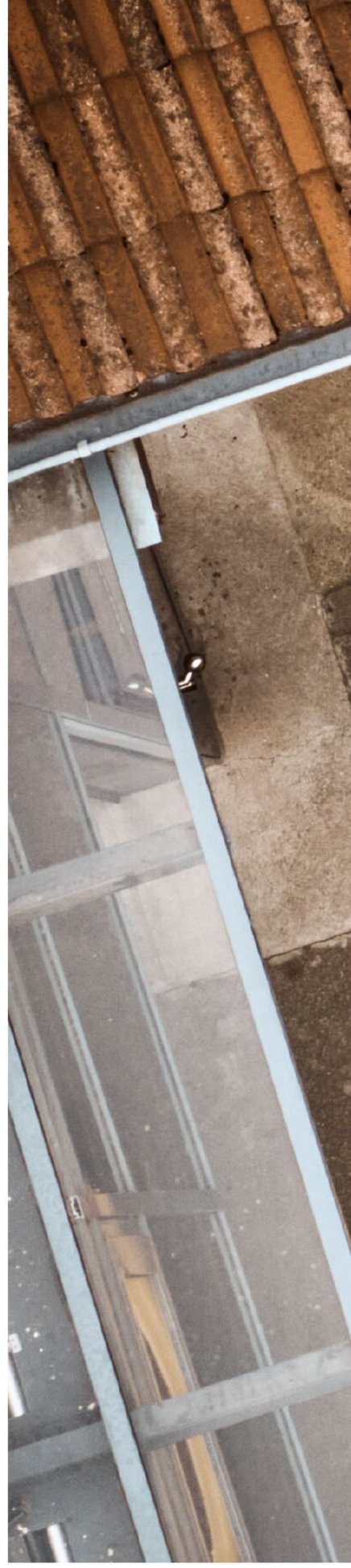





Speedster


Speedster
1/min x1000
km
km/h


PORSCHE
Speedster LT







LUCA TRAZZI

„ALS ICH ALS JUGENDLICHER DEN ERSTEN SPEEDSTER GESEHEN HABE, HABE ICH MICH DIREKT IN DIE FORM VERLIEBT“





SPEEDSTER HISTORIE – EIN AUFS WESENTLICHE REDUZIERTES CABRIO

1953 präsentiert Porsche mit dem 356 America Roadster einen Vorläufer des Speedster. Im Vergleich zu den Serienfahrzeugen setzt das Modell auf verkürzte Frontscheibe, Notklappverdeck, Steckscheiben und reduzierte Ausstattung. 160 Kilogramm spart das aus Aluminium gebaute Modell gegenüber dem 356 Coupé ein, fährt mit 70 PS bis zu 180 km/h schnell. 17 Fahrzeuge, inklusive einer Version in Stahlbauweise, entstehen.

1954 folgt mit dem 356 Speedster das erste Serienmodell mit puristischer Ausstattung und Notverdeck. In den USA kostet der 356 1500 Speedster nur 2.995 US-Dollar, ein wichtiges Verkaufsargument. 1957 folgt der 356 A 1500 GS Carrera GT Speedster mit 1,5-Liter-Vierzylinder und 110 PS.

Beim 911-F-Modell verzichtet Porsche auf eine Speedster-Version. Erst 1988 debütiert der erste Speedster auf 911-Basis als krönender Abschluss der Baureihe. Die gekürzte Windschutzscheibe, das manuell bedienbare Notverdeck und die Heckabdeckung erinnern an das Vorbild 356.

Vom Nachfolger 964 entstehen zwischen 1992 und 1993 exakt 930 Speedster mit schmaler und 15 mit breiter Karosserie im Turbo-Look – geplant waren allerdings rund 2.000 Fahrzeuge. Traditionell spartanisch zeigt sich der Innenraum: Es gibt keine Klimaanlage und keine elektrischen Fensterheber. 1993 kostet der Speedster mindestes 131.500 Mark. Da die Verkaufszahlen des 964 Speedster unter den Erwartungen blieben, verzichtet Porsche auf das finanzielle Wagnis 993 Speedster.

Erst 2010 kommt zum Ende der Baureihe 997 ein neuer Speedster auf den Markt, mit einer 60 Millimeter niedrigeren und stärker geneigten Frontscheibe und der charakteristischen Doppelhutze auf dem Verdeckkastendeckel. Als Antrieb dient der 3,8-Liter-Boxer mit 408 PS. Allerdings baut Porsche nur 361 Exemplare.

2018 folgt mit dem Speedster Concept ein Jubiläums-Modell zu „70 Jahre Porsche Sportwagen" und wenig später das limitierte Sondermodell Speedster. Entwickelt wird der Zweisitzer in Weissach, als Motor dient der 3,8-Liter-Boxer mit 500 PS. Bei Antrieb und Fahrwerk bedient sich Porsche beim 911 GT3. 1948 Einheiten entstehen, in Anlehnung an den Porsche 356 „Nr. 1" Roadster, der am 8. Juni 1948 seine Betriebserlaubnis erhielt.

Der Mann muss es wissen. Als Architekt und Industriedesigner entwarf er unter anderem die Illy-X1-Espresso-Maschine und das Aperol-Spritz-Glas. Luca Trazzi mag vor allem runde und weiche Formen, mit eckigem Design kann er hingegen wenig anfangen. Auch deshalb liebt er die organisch geformten Speedster-Modelle von Porsche.

Seinen ersten Speedster kaufte er sich in den Neunzigerjahren. „Es war ein gut abgehangener 356 Speedster 1600 Super von 1955. Ein tolles Modell, nur leider ein sehr schlechtes Auto. Aber ich habe nur 3000 Dollar bezahlt, mich blenden lassen und das Auto mitgenommen", erzählt Luca Trazzi. Mehr Geld war damals einfach nicht drin.

Die nächsten 20 Jahre verbrachte er mit der Restaurierung, investierte eine Menge Geld. „Ich habe den sehr schlechten Zustand unterschätzt, aber dafür kenne ich jetzt jede Schraube des Autos", sagt der 62-Jährige. Trotzdem brach das Speedster-Virus aus: Noch während der Restaurierung suchte Luca Trazzi weitere Speedster-Modelle, kaufte zwei G-Serie-Speedster, zwei 964 Speedster, einen 997 Speedster und einen 991 Speedster. „Zeitweise lag der Preis für Speedster nicht besonders hoch, das machte die Sache attraktiv."

IN DER SPEEDSTER-SAMMLUNG KLAFFTE EINE MODELL-LÜCKE

Doch als seine Autos endlich in einer Reihe parkten, klaffte modellhistorisch eine Lücke – ein 993 fehlte! In Folge entwickelte Luca Trazzi rund zehn Jahre in Gedanken und Skizzen sein Traumauto. „Als Designer beschäftige ich mich immer mit neuen Entwürfen. Die Idee eines eigenen 993 Speedster hat mich nicht mehr losgelassen und immer, wenn ich Zeit hatte, habe ich mich dem Projekt gedanklich genähert."

Neben Zeichnungen und Detailbeispielen entstanden erste Renderings, Abbildungen eines Modells. Nach einem gedanklichen Design-Freeze ließ sich Trazzi ein Buch zu seiner Idee binden. In der Theorie war das Auto damit fertig – was fehlte, war ein Karosseriebauer.

Über Umwege erfuhr er von dem neuen Projekt „Sonderwunsch", das erstmals in Zuffenhausen auch Komplettumbauten eines Modells möglich machen sollte. Eine kleine, aber feine Manufaktur innerhalb der großen Porsche-Organisation; geschaffen, um flexibel auf ganz besondere Kundenwünsche reagieren zu können.

2019 landete bei Sonderwunsch eine E-Mail des italienischen Importeurs mit der







Heute und gestern: Die modernen Scheinwerfer mit Ihren vier Strahlern erinnern an die aktuelle 911-Palette, aber im Heck des Sonderwunsch-993 sitzt natürlich ein Sechszylinder-Boxer mit Lüfterrad.

Bitte, diese Anfrage zu untersuchen. „Here is another crazy idea from a car guy“, lautete der erste Satz. Und Porsche freute sich. „Die Idee schien zwar anfangs etwas verrückt, aber war genau das, was wir zum Start gut gebrauchen konnten“, sagt Alexander Fabig, Leiter Individualisierung und Classic bei Porsche. Porsche lud Luca Trazzi zur Vorbesprechung ein.

„Mein Speedster war in Gedanken ja schon fertig und musste nur noch gebaut werden“, sagt der Italiener heute. Doch Porsche musste erst die Strukturen für die neue Einheit aufbauen, so dass gut zwei Jahre bis zum Start des Projektes vergingen. 2021 bot Porsche erstmals offiziell die höchste Stufe der Individualisierung an: die Entwicklung eines Modells nach Kundenwunsch.

Doch auch wenn die Designskizzen von Luca Trazzi sehr professionell waren, ließen sie sich nicht direkt umsetzen. Ein paar Dinge musste Porsche ändern. „Ich bin Industriedesigner und lege großen Wert auf Optik und Handhabung. Gutes Design ist eine Kombination aus Emotionen und Gefühlen, die einen Betrachter zum Lächeln bringen. Für mich ist es eine Passion, Dinge zu verschönern“, sagt er. Ein Tankstutzen auf der vorderen Haube sieht zwar lässig aus und zitiert historische Rennwagen, ist mit aktuellen Sicherheitsvorschriften bei einem historischen Fahrzeug wie dem 993 aber so ohne Weiteres nicht vereinbar. „Bei der Entwicklung habe ich gemerkt, dass ein Auto zu gestalten etwas anderes ist als andere Industrieobjekte“, sagt Luca Trazzi. Unter Berücksichtigung von Umwelt- und Sicherheitsauflagen sehen Autos einfach anders aus als in der Fantasie.

Porsche setzt daher auf die Expertise von Grant Larson. Seit über 35 Jahren arbeitet Larson bei Porsche, war maßgeblich am Carrera GT und 911 GT3 R Rennsport beteiligt. Seit 2008 arbeitet Grant Larson als Designer für die Porsche Exclusive Manufaktur und für Sonderwunsch – eigentlich könnte er längst seine Rente genießen. „Mit Grant stand ein





absoluter Experte an meiner Seite. Es war toll, mit ihm in einer Sprache über Fahrzeugdesign zu diskutieren und meine Idee zu finalisieren“, sagt Luca Trazzi.

OTTO HEISST DER HUND

Luca Trazzi reiste in den nächsten viereinhalb Jahren im Durchschnitt alle zwei Monate nach Stuttgart, nahm an Sitzungen teil, diskutierte mit seinen Designerkollegen Details des Projekts 993 Speedster. Er erhielt einen Porsche-Mitarbeiterausweis, freien Zugang zum Archiv und durfte am Ende Teile seines Autos mit der Hand selbst lackieren. „Mein eigenes Auto bei Porsche zu bauen, zum Teil selbst Hand anzulegen, war eine fantastische Erfahrung. Ich hätte vorher nicht geglaubt, dass das überhaupt möglich ist“, sagt Luca Trazzi. Dabei ist das Teil des Programms: Kunden gehören zum Team, sind vollständig in die Porsche-Organisation integriert.

Der Aufwand bei der Entwicklung eines One-Off-Modells wie dem 993 Speedster erwies sich als immens. Nach der ersten Besprechung und Definition des Projektes folgte eine Machbarkeitsstudie und ein Lastenheft zur Verwirklichung – mit Preisschild. Zudem prüfte Porsche-Chefdesigner Michael Mauer am Ende der Konzeptphase die neue Kreation auf Vereinbarkeit mit Marke und Historie.

Doch was hat es mit dem Farbton „Ottoyellow“ auf sich? Da kommt keiner drauf! Otto heiße der Hund seiner Lebensgefährtin, sagt Luca Trazzi. „Und die Farbe Gelb passt zum Hund. Daher der Name.“ Sein Speedster ist das erste Porsche-Modell, das den Farbton trägt, weitere Autos in Ottoyellow könnten folgen. Porsche hat die Farbe offiziell ins Sortiment aufgenommen. Nur nicht den 993 Speedster – der bleibt ein Einzelstück, made by Luca Trazzi. ◀

Text: Fabian Hohberg · Fotos: Porsche



LUCA TRAZZI







WUNDER DAUERN ETWAS LÄNGER …

Das Programm Sonderwunsch kommt an. Problem: Der Vorlauf für den nächsten realen Sonderwunsch-Slot liegt bei fünf bis sieben Jahren, danach folgt eine rund zweijährige Bauzeit. Die Stuttgarter planen in den nächsten Jahren mit bis zu zehn One-Off-Modellen – die Warteliste gibt es her. Einen Preis für sein One-Off-Modell nennen zwar weder Porsche noch Luca Trazzi, doch es dürfte locker siebenstellig sein. Exklusivität ist also gewährleistet.

Marke und Historie:
Flache Frontscheibe, Notverdeck und die Höcker hinter den Vordersitzen sind Teil der Speedster-DNA.

Die schönsten Porsche-Modelle

Monat für Monat ein neuer Porsche-Traum – eigentlich zu schade zum Abreißen und Wegwerfen am Ende des Jahres. Als zusätzliches Schmankerl gibt es eine kurze Biografie der vorgestellten 911-Modelle auf der Rückseite.

Fazit: Ein wahrer Genuss für alle Porsche-Fans und das perfekte Geschenk nicht nur zu Weihnachten!

Best of Zuffenhausen

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

EUR (D) 29,95

ISBN: 978-3-96664-788-5





heel-verlag.de +++ heel-verlag.de +++ heel-verlag.de +++ heel-verlag.de +++ heel-verlag.de +++ heel-verlag.de +++ heel-verlag.de +++ heel-verlag.de +++ heel-verlag.de +++

- Anzeige -

- Anzeige -

Modellauto-Neuheiten präsentiert von ck-modelcars

Porsche 911 GT3 R

MINICHAMPS®



Das Team von Rutronik Racing mit dem auffälligen Porsche 911 GT3 R zeigte in der Saison 2023 beeindruckende Leistungen, vor allem bei zwei der prestigeträchtigsten Langstreckenrennen der Welt. Beim legendären 24-Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps erzielte das Team trotz Pechs im Qualifying und widriger Wetterbedingungen einen starken fünften Platz. Pilotiert wurde der blau-gelbe Bolide mit der Startnummer 96 dabei von Thomas Preining, Laurin Heinrich und Dennis Olsen. Auch beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring, einem der anspruchsvollsten Rennen weltweit, sicherte sich Rutronik Racing einen hervorragenden fünften Rang. Bei diesem Langstreckenklassiker teilten sich Dennis Olsen, Matteo Cairoli und Julien Andlauer das Cockpit und sahen als bestes Porsche-Team, ganz knapp hinter der Konkurrenz von Mercedes-AMG, die Zielflagge. Zwei Modelle des Porsche 911 GT3 R von Rutronik Racing sind nun in limitierter Auflage erhältlich. Die detailgetreuen Sammlerstücke im Maßstab 1:18 von Minichamps sind eine Erinnerung an die herausragenden Leistungen des Teams bei den 24-Stunden-Rennen der Saison 2023.

Porsche 911 (992) GT3 R #96 5th 24h Spa 2023 Rutronik Racing 1:18 Minichamps, UVP 149,95 €, Art-Nr.: 113237096
Porsche 911 GT3 R #96 5th 24h Nürburgring 2023 Rutronik Racing 1:18 Minichamps, UVP 149,95 €, Art-Nr.: 113236996

Porsche 911 GT3 R

IXO MODELS®



Die Rennsaison 2023 war für das Team von Manthey Racing mit dem Gewinn der Fahrer- und Teammeisterschaft in der DTM wohl eine der erfolgreichsten der Firmengeschichte. Das Traditionsteam, das seinen Firmensitz direkt am Nürburgring hat, startete in der ruhmreichen GT-Serie mit zwei Porsche 911 GT3 R (992) in den beliebten „Grello"- und „Greeno"-Designs. Der Porsche in der „Grello"-Optik wurde von Thomas Preining gesteuert. Im Cockpit des Schwesterfahrzeugs nahm der Norweger Dennis Olsen Platz. Letzterer belegte am Ende mit dem „Greeno" den siebten Meisterschaftsrang. Sein Teamkollege Thomas Preining sorgte für den ersten DTM-Gesamtsieg für die Meuspather Mannschaft, für Porsche und für einen Österreicher in der DTM. Zudem startete Manthey Racing mit dem beliebten „Grello" beim 24-Stunden-Rennen am Nürburgring. Das Label Ixo hat nun die dazugehörigen originalgetreuen Modelle im Maßstab 1:18 veröffentlicht. Alle Modelle sind offiziell von Manthey lizensierte Produkte und in gewohnt hoher Qualität produziert.

Porsche 911 GT3 R #91 DTM Champion Thomas Preining Manthey Grello 1:18 Ixo, UVP 99,95 €, Art-Nr.: MG-I-911-DTM-23-1891
Porsche 911 GT3 R #911 24h Nürburgring 2023 Manthey Grello 1:18 Ixo, UVP: 99,95 €, Art-Nr.: MG-I-911-24h-23-1891
Porsche 911 GT3 R #90 DTM 2023 Dennis Olsen Manthey Grello 1:18 Ixo, UVP: 99,95 €, Art-Nr.: MG-I-911-DTM-23-1890

Porsche 911 RSR

IXO MODELS®



Das ikonische Design, die Perfektion in reinster Form und der unverwechselbare Sechszylinder-Sound machen den Porsche 911 RSR aus. Er ist einer der erfolgreichsten Rennboliden, die je in Diensten von Porsche Motorsport auf den Rennstrecken dieser Welt unterwegs waren. Für über 40 Jahre entwickelte Porsche Rennwagen mit dem RSR-Zusatz speziell für den Einsatz im Motorsport. Von 2013 bis 2022 feierte die Rennabteilung der Zuffenhausener damit viele Triumphe bei Langstreckenrennen in der GTE-Kategorie. Etliche Podiumserfolge in der FIA World Endurance Championship sowie der IMSA WeatherTech SportsCar Championship und Triumphe beim großen Klassiker in Le Mans, den 1.000 Meilen von Sebring und den 24 Stunden von Daytona sind nur einige Beispiele für die eindrucksvolle Historie des 911 RSR. Mit dem letzten Werkseinsatz ging beim 8-Stunden-Rennen von Bahrain am 12. November 2022 die RSR-Ära zu Ende. Die beiden 911 RSR trugen ein Tribute-Design zur Erinnerung an die legendärsten Folierungen der vergangenen Jahre. In Zusammenarbeit mit Ixo sind die beiden Fahrzeuge nun im Maßstab 1:18 originalgetreu bei ck-modelcars erhältlich.

Porsche 911 RSR-19 Goodbye #91 Last Race WEC 2022 Bruni, Lietz 1:18 Ixo, UVP 79,95 €, Art-Nr.: LEGT18-23029
Porsche 911 RSR-19 Goodbye #92 Last Race WEC 2022 Estre, Christensen 1:18 Ixo, UVP 79,95 €, Art-Nr.: LEGT18-23030

- Anzeige -

- Anzeige -

Porsche 956K



40 Jahre
6:11,13
min
1983 - 2023

Stefan Bellof, einer der bedeutendsten deutschen Rennfahrer, schrieb 1983 Motorsportgeschichte, als er mit seinem Porsche 956K einen bis heute legendären Rundenrekord auf der Nürburgring-Nordschleife aufstellte. Im Rahmen des Trainings zum 1.000-Kilometer-Rennen der Langstrecken-Weltmeisterschaft flog Bellof förmlich über den 20,835 Kilometer langen Kurs, der aufgrund des Baus der Grand Prix-Strecke zwei Kilometer kürzer war als gewohnt. In nur 6:11,13 Minuten bewältigte er die „Grüne Hölle" und erreichte eine atemberaubende Durchschnittsgeschwindigkeit von über 200 Stundenkilometern. Nur zwei Jahre später, beim Rennen in Spa-Francorchamps 1985, verlor Bellof bei einem tragischen Unfall sein Leben. Der Rundenrekord in der Eifel sollte aber für über 30 Jahre ungebrochen bleiben. WERK83 bietet nun ein Modell des 956K von 1983 mit der Chassisnummer 007 im Maßstab 1:12 an. Mit dem aerodynamischen Design und einem 2,65-Liter-Turbomotor, der rund 620 PS leistete, war der Porsche 956K eines der fortschrittlichsten Fahrzeuge seiner Zeit. Dazu sorgten 13-Zoll-Felgen an der Vorderachse, mehr Sturz und verbesserte Lenkhebel für ein starkes Lenkverhalten, was entscheidend zu Bellofs Rekordfahrt beitrug.



Porsche 956K #2 Record Lap Nordschleife 6.11,13 min
1000km Nürburgring 1983
1:12 WERK83, UVP 249,95 €,
Art-Nr.: W12001001 + BS-17-812-B







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









BIETE



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 911 VDO-Instrumente (Schwerpunkt G-Modelle), von VDO Kienzle generalüberholt, Tankanzeige/ Uhr, jeweils € 290,00, Öldruck-/ Temp.-Anzeige € 390,00, Drehzahlmesser € 490,00, elektronischer Tacho € 790,00, alle neuwertig und funktionsgeprüft. Einzeln, als Satz oder ev. als Konvolut abzugeben, Tel.: 0162-3661816

Magazin-Tipp



Armbanduhren Spezial Porsche Design
80 Seiten, 230 x 297 mm, Softcover,
ISBN: 978-3-96664-914-8, € 9,90
www.heel-verlag.de

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



Porsche Dakar, Rallye Sport Design, 9/2023, ca. 500 km, neuwertig, original, gegen Gebot. buweiss@me.com



Porsche Plaketten Komplettsatz, 3 x RS 2.7 (grün, blau, orange), neu und unbenutzt in Originalverpackung mit Montageschrauben, streng limitierte Serie mit hohem Sammlerwert, einzeln für € 100,00 oder als Satz für € 250,00 abzugeben. Tel.: 0162-3661816



Porsche 964/ 968/ 993 und 944 ATIWE Nabe 1729X, neu und unbenutzt, passend für ATIWE- und Porsche Clubsport-Lenkräder. M8 Schrauben zur Montage sind auch dabei, € 195,00, Tel.: 0162-3661816



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

SUCHE

Suche Porsche 997 GT2, Unfallfrei. Tel. 01718246350

Suche Porsche 997 GT3 MK I oder MK II. Tel. 01718246350

Magazin-Tipp



100 Fakten E-Mobilität
80 Seiten, 210 x 297 mm, Softcover,
ISBN: 978-3-96664-899-8, € 9,90
www.heel-verlag.de

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

Schluss mit Platzproblemen!



Mit dieser Viersäulenhebebühne können Sie zwei Fahrzeuge auf einen Platz stellen. Ideal auch um Reparaturen durchzuführen. Durch mitgelieferte Einklinkrollen leicht fahrbar. Inkl. Wagenhebertraverse und Öltropfwannen. Einfache Montage. Hubkraft 3200 kg, 220 V.
€ 2.630.- (inkl. MwSt.) **Tel. 0170 3 01 57 14**
www.speedwerft.de



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





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

Porsche Club 928
Der werksautorisierte Classic Club Porsche Club 928 e.V.
www.porsche-club-928.de
Tel. 0700 928 928 928

Zündverteilerüberwachung für den 964 + 993
Reißt der Zahnriemen im Doppelzündverteiler bleibt dies meist unbemerkt. Nicht selten resultiert daraus ein sehr kostspieliger, kapitaler Motorschaden. Auch eine turnusmäßige Verteilerüberholung mit neuem Zahnriemen und neuen Lagern schützt nicht zuverlässig vor einem Schaden.



Einzigartig – Elektronisch – Zuverlässig:
Die wahrscheinlich sinnvollste Investition in Ihren Porsche. Gönnen Sie sich das ultimative Sicherheitspaket. Unser mikroprozessorgesteuertes, leicht nachrüstbares Überwachungssystem warnt Sie bei einem Riss des Zahnriemens. Die Kontroll-Leuchte der Keilriemenüberwachung leuchtet auf.

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

MITTELMOTOR™

PORSCHE ERSATZTEILE REPARATUR MOTORSPORT

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

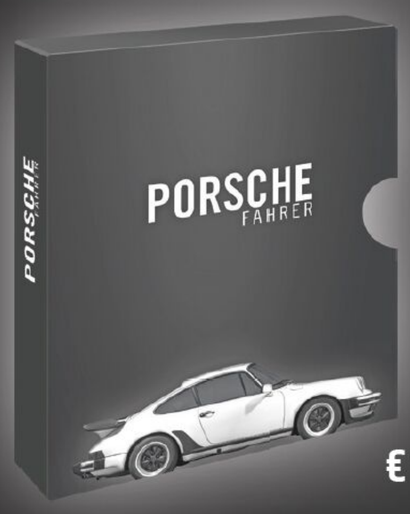
MITTEL MOTOR .COM



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

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

FÜR SAMMLER



Schuber für ca. neun Ausgaben

Jetzt bestellen auf **www.heel-verlag.de!**

€ 17,99

PORSCHE FAHRER

Sie möchten auch erfolgreich in PORSCHE FAHRER werben?

Ihr Ansprechpartner berät Sie gern:
Steffen Wagner
s.wagner@heel-verlag.de
02223 9230-53

Ausgabe 2-2025
Erscheinungstermin: 16.01.2025 I Anzeigenschluss: 03.12.2024

TEILE.COM | ONLINE SHOP

ORIGINAL PORSCHE
Winterräder

4000 Original Porsche Sommer- und Winterräder auf Lager

Siehe jetzt » www.teile.com

by JP Group Automotive

NEU

HOEING C3.2 PLUS

Abgasanlage für einen leistungsoptimierten Porsche® 911 3.2 Motor



HOEING by

www.ssiexhoust.com

Stainless **S**teel **I**nnovation ist genau was wir betreiben

Für einen von Höing Autosport optimierten 3.2 Carrera-Motor wurde ein neues Performance-Abgassystem entwickelt. Mit einer Rohrführung von Ø60 mm am Wärmetauscher-Ausgang kann ein bemerkenswerter Leistungszuwachs erzielt werden. Das System ist entweder mit oder ohne Performance-Katalysatoren erhältlich und kann mit einem oder zwei Endrohren mit Ø70 mm Enddurchmesser geliefert werden.

VORSCHAU



TITELSTORY
Hypercar der 80er – 959 S



MADE BY PORSCHE
Evolution mit E-Motor – Macan



KLASSIK
Auszeit am See – 356 Pre A Cabriolet

PORSCHE FAHRER 2–2025 erscheint am 16. Januar 2025

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:
Christian Bittmann, Thomas Esveld, Chris Herb, Fabian Hohberg, Tobias Kindermann, Manfred Kolb (Übersetzung + Lektorat), Richard Lindhorst, Jakob Otto, Robb Pritchard, Roman Rätzke, Stephan Szantai

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:



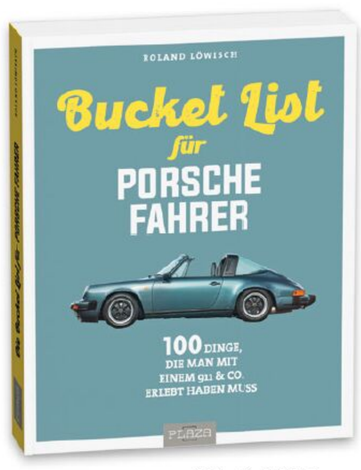
Wert: 34,99 Euro



Wert: 37,99 Euro



Wert: 59,99 Euro



Wert: 9,99 Euro



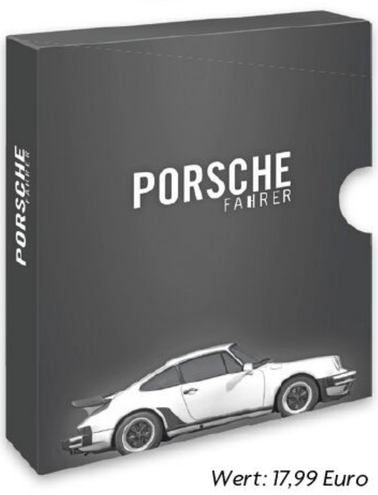
Wert: 12,99 Euro



Wert: 14,99 Euro



Wert: 29,95 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