

**PORSCHE
FAHRER**

PORSCHE

FAHRER



Ausgabe 3-2024
März / April 2024
€ 7,90 (D) · CHF 12,90 (CH)
€ 8,90 (A) · € 9,40 (B/L)
€ 10,40 (E/I)
www.porsche-fahrer.de

**JETZT KAUFEN!
997
TURBO**

930 + 964 + 993
50 JAHRE TURBO



993 GT2 EXCLUSIVE
UNIKAT AUF SONDERWUNSCH

911 TURBO 3.0
AUFTAKT EINER ÄRA

924 TURBO TARGA
UNVOLLendet UND UNBEKANNT



GRAHAM HILL

MEN'S GROOMING PRODUCTS



DAS NEUE EAU DE TOILETTE GRAHAM HILL –
EIN MODERN INTERPRETIERTER HERRENDUFT, DER ALLE SINNE BELEBT.

Sizilianische Bergamotte, herb-frische Akzente von Grün-Tee und der markante Duft frischer Eucalyptusblätter bilden mit edlen Hölzern, Amber und weißem Moschus eine sinnliche und kraftvolle Komposition. Lebendigkeit und südliches Flair par excellence. Der perfekte Duft für den modernen Gentleman.

www.grahamhill-cosmetics.com



Jedem Anfang ...

... wohnt ein Zauber inne. Der Beginn des Turbo-Zeitalters bei Porsche jährt sich 2024 zum 50. Mal. Was vor einem halben Jahrhundert eine Sensation war, ein Elfer mit Aufladung und Straßenzulassung, keiner für die Rennstrecke, ist seitdem längst quer durch alle Baureihen zur Regel geworden. Heute ist der Porsche mit Saugmotor die große Ausnahme – was zum Zeitpunkt der Turbo-Präsentation normal war, gilt 50 Jahre später als hochentwickeltes Technik-Highlight mit historischem Hintergrund, als Ausrufezeichen der Sportwagenmarke Porsche.

Dass dem Turbo ein Ruf wie Donnerhall vorausseilt, daran hat sich jedoch wenig bis gar nichts geändert. Die Bezeichnung stand und steht in Zuffenhausen für das Topmodell, selbst dann, wenn wie beim großen SUV Cayenne ein E-Motor zusätzlich Druck aufbaut. Turbo, das ist bei Porsche stets ein Versprechen von Leistung. Der mitgelieferte Luxus wird eher nebenbei mitgenommen.

Das Besondere an der Erfolgsgeschichte der Aufladung bei Porsche ist die Duplizität der Ereignisse.

Es gab und gibt Marken, da war bzw. ist der Turbo Teil der technischen DNA. Saab gehörte zu den Herstellern, die den Turbo auf breiter Ebene verfügbar und zum individuellen Charakterzug machten. Audi nutzte den Turbo erst als Image-Booster und Motorsport-Beschleuniger und dann beim Diesel als Technik-Vorsprung. General Motors, wo mit den Typen Chevrolet Corvair Monza Spyder und Oldsmobile F-85 Jetfire 1962 Pionierarbeit in Form der ersten Serien-Pkw mit Turbolader geleistet worden war, beließen es hingegen beim Experiment.

Aber nur Porsche ist es gelungen, innerhalb von 50 Jahren parallel zur verbrieften Saugmotor-Kompetenz ein Renommee als Turbo-Spezialist aufzubauen. Porsche konnte und kann seit 1974 beides: hochdrehende Saugmotoren und leistungsstarke Turbotriebwerke, Reihen-, Boxer- und V-Motoren, die den Ansprüchen der Fans und Kundschaft ganz gleich ob mit oder ohne Aufladung gerecht werden.

Im 944 Turbo-Cup leistete der Turbolader Aufbauarbeit beim ersten Porsche-Markenpokal und stellte die Verbindung zwischen Rennsport, Großserie und Katalysator-Technik her, im 993 debütierte die Biturbo-Technologie und im Cayenne der erste aufgeladene V8 für die Straße. Porsche war und ist seit 1974 auch immer Turbo – und der Zauber wirkt bis heute nach.

Bei maximalem Ladedruck grüßt Ihr ...

Jan-Henrik Muche

Jan-Henrik Muche



BESUCHEN UND FOLGEN SIE UNS ...



www.porsche-fahrer.de



porscheFahrer.magazin



[porscheFahrer_magazin](https://porscheFahrer.magazin)



[porscheFahrerMagazin](https://porscheFahrer.magazin)

RÜCKSPIEGEL





Der allererste 911 Turbo bleibt in der Familie. Ferry Porsche schenkt den Prototyp „Turbo Porsche No. 1“ seiner Schwester Louise Piëch am 29. August 1974 zum 70. Geburtstag. Zwar trägt die No. 1 schon einen großen Heckspoiler, aber bei der Karosserie handelt es sich noch um die schmale Serienversion des 911 Carrera. Für die Geburtstagsgäste gib es einen Blick unter die Haube, für die Jubilarin Blumen und ein extra angefertigtes Buch zum Auto.



84

INHALT PORSCHE FAHRER 3-2024

993 GT2 EXCLUSIVE

Wenn das Highend-Modell der Turbo-Palette nicht speziell genug ist, kann nur Porsche Exclusive helfen. Dieser GT2 von 1996 trägt Lack und Leder auf Sonderwunsch.



22

911 TURBO CABRIO, 964 TURBO + 993 TURBO

Die Verbindung aus Turbo und Luftkühlung hielt drei 911-Generationen lang.

Wie fahren sich 930, 964 und 993 im Vergleich? Und welcher ist am meisten Turbo?



44

924 TURBO TARGA

Targa und Turbo gehören zum Porsche-Erbe, aber einen Transaxle mit Targadach gab es nie. Schade! Der Prototyp des 924 Turbo Targa sieht nämlich richtig gelungen aus.

MASCHINEN

- 12 KLASSIK
911 TURBO 3.0 – TECHNOLOGIE-TRÄGER
- 22 TITELSTORY
911 TURBO CABRIO, 964 TURBO + 993 TURBO VOLLE LADUNG, LUFTGEKÜHLT
- 54 FUTURE CLASSIC
CAYENNE TURBO S – TOP OF THE POPS
- 84 HAPPY END
993 GT2 EXCLUSIVE – AUF WOLKE 1-9-7

SERVICE, TEST + TECHNIK

- 38 KAUFBERATUNG
997 TURBO – LETZTE GELEGENHEIT
- 44 REPORT
924 TURBO TARGA – MACHBARKEITSSTUDIE
- 78 MADE BY PORSCHE
CAYENNE TURBO E-HYBRID GT – MEHR IST NICHT

MENSCHEN + MOTOREN

- 64 ALTE SCHULE
VALENTIN SCHÄFFER
- 70 TUNING
964 STROSEK GIGA – TURBO-LOOK

RUBRIKEN

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

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.



718 SPYDER RS

Wieder einmal eine herrliche PORSCHE FAHRER-Ausgabe, Ihr werdet immer besser! Aber dass das letzte Glöcklein für die herrliche Boxster/Cayman-Reihe nunmehr erklingt, ist wirklich traurig. Egal ob 986, 987, 981, Facelift, S-Ausführung, R, Black Edition, GTS, GT4 oder gar RS – die Mittelmotor-Typen, vor allem die mit Sechszylinder, sind und bleiben eine echte Offenbarung. Wenn die Frage nach Fahrspaß und herrlichem Porsche-Sound aufkommt, steht eines der genannten Modelle ziemlich weit vorne auf meiner persönlichen Liste. Eigentlich wollte ich über kurz oder lang meinen perfekten 987 Black Edition gegen einen 997 eintauschen. Ihre Abschiedszeilen haben mich nunmehr aber doch massiv zum Nachdenken veranlasst. PORSCHE FAHRER-Team – macht weiter so!

Lars Schietinger

DLS TURBO BY SINGER

Ein wirklich aufregendes Auto. Nur werden wir dieses Fahrzeug in Deutschland nie mit einer Zulassung sehen. Durch die StVZO sind seitliche Abgasaustritte nicht zulässig. Vermutlich könnte(n) sich die nächste Generation (Fahrradfahrer) an einer roten Ampel nebenstehend die Waden verbrennen, oder so ähnlich ... Wie auch schon bei der Chrysler Viper waren die für Deutschland ausgelieferten Modelle mit Auspuffendrohren nach hinten und mit stillgelegten Fake-Sidepipes bestückt. Schade eigentlich.

Martin von Petzinger

MAKING UP



Die letzte lange Fahrt im Winter-Porsche endete mit beunruhigenden Misstönen und in Sorgenfalten gelegter Stirn. Ab Tempo 50 km/h machten sich mahlende und schleifende Geräusche von der Hinterachse bemerkbar, beim Bremsen schüttelte sich der ganze 944. Der Verdacht auf wellige Bremsscheiben, unrund laufende Telefon-Felgen und/oder platt gebremste Reifen erhärtete sich nicht, aber das etwas schief lief, war beim Probetrieb auf der Hebebühne zu erkennen. Nach vielen Tests und Probefahrten erwiesen sich ein angeknackstes Lager und darunter versteckt liegender Rost an der rechten Antriebswelle als ursächlich. Die Radnabe wurde sicherheitshalber gleich mit ausgetauscht. Gut, wenn man Fachleute kennt, die solche Teile griffbereit im Regal liegen haben. Jetzt läuft der 944 wieder rund.

MAKING OF



Immer gut, wenn das Porsche Museum zum Fototermin nicht nur historische Fahrzeuge, sondern auch ein Modell der aktuellen Fahrzeugpalette mitbringt. In Ermangelung einer Leiter nutzte Fotograf Roman Rätzke das 992 GT3 Cabrio für ein Turbo-Aufmacherfoto aus erhöhter Position. Natürlich in Strümpfen!



TURBO-MODE

Fehlt noch was zum runden Geburtstag? Zum 50. Jubiläum des 911 Turbo legt Puma eine komplette Fashion-Linie auf, von Kopf bis Fuß. Das Angebot reicht von der Baseballkappe über T-Shirt, Hoodie, Hose und Rucksack bis zu den Sneakern.

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.

A silver Porsche Carrera GT is shown from a front-three-quarter perspective, driving on a paved road that curves through a field of tall, golden-brown grass. The car's license plate reads 'R912 BEY'. In the background, there are rolling green hills and a few small buildings under a clear sky.

PORSCHE

Weil echte Leidenschaft
nie in die Jahre kommt.

GANZ GLEICH OB KLASSISCH ODER ZUKUNFTSWEISEND:
BAUCHKRIBBELN UND FAHRSPASS SIND IN JEDEM
PORSCHE GARANTIERT.

Entdecken Sie Ihr Traummodell jetzt bei uns im Porsche Zentrum 5 Seen.
Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

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



ALLES NEU, ALLES ELEKTRISCH

Der neue Macan hat sich viel Zeit gelassen. Zehn Jahre nach der Markteinführung geht die zweite SUV-Generation nun vollelektrisch an den Start, Macan 4 und Macan Turbo machen den Anfang. In Zusammenspiel mit der Launch Control kommt der Macan 4 auf bis zu 300 kW (408 PS) Overboost-Leistung, der Macan Turbo auf bis zu 470 kW (639 PS). Das maximale Drehmoment liegt bei 650 beziehungsweise 1130 Nm. Dabei beschleunigt der Macan 4 aus dem Stand in 5,2 Sekunden auf 100 km/h, der Macan Turbo benötigt 3,3 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 220 bzw. 260 km/h.

Allradantrieb ist auch beim neuen Macan serienmäßig. Porsche setzt an Vorder- und Hinterachse auf permanenterregte Elektromotoren (PSM), die ihre Energie aus einer Lithium-Ionen-Batterie im Unterboden schöpfen, von deren 100-kWh-Bruttokapazität bis zu 95 kWh aktiv genutzt werden.

Wichtig für die Nutzung im Alltag: Der Ladestand der Batterie kann an einer geeigneten Schnellladesäule innerhalb von rund 20 Minuten von 10 auf 80 Prozent angehoben werden. Die kombinierte WLTP-Reichweite beträgt beim Macan 4 bis zu 613 Kilometer und beim Macan Turbo bis zu 591 Kilometer. Auch das Design wurde komplett neu entwickelt. Die flach ansteigende Fronthaube und die stark ausgeprägten Kotflügel sollen das als Einstiegsmodell 4.784 Millimeter lange, 1.938 Millimeter breite und 1.622 Millimeter hohe SUV schon im Stand dynamisch wirken lassen. Der neue Macan steht dabei auf bis zu 22 Zoll großen Rädern mit Mischbereifung. Der Radstand ist im Vergleich zum Vorgänger um 88 mm gewachsen, der Luftwiderstandsbeiwert liegt bei 0,25.

Durch die Elektrifizierung hat der Macan an Laderaum gewonnen. Das Volumen hinter der Rücksitzbank beträgt bis zu 540 Liter. Hinzu kommt der sogenannte Frunk, ein zweites Ladeabteil unter der Fronthaube, mit 84 Litern. Gegenüber dem Vorgängermodell sind das insgesamt 136 Liter mehr. Neben den modernen digitalen Bedienoberflächen, einem Cockpit mit bis zu drei Bildschirmen, finden sich gezielt eingesetzte, analoge Bedienteile – zum Beispiel an den Luftausströmern oder der Klimasteuerung. Erstmals kann auch der Beifahrer über einen eigenen optionalen 10,9 Zoll großen Bildschirm Informationen einsehen, Einstellungen am Infotainment vornehmen oder während der Fahrt Videoinhalte streamen.

Macan-Modelle mit Luftfederung – beim Turbo serienmäßig – sind mit der elektronischen Dämpferregelung Porsche Active Suspension Management (PASM) ausgerüstet. Diese lässt sich optional auch für die Stahlfederung ordern. Zum ersten Mal verfügt der Macan über eine optionale Hinterachslenkung mit einem maximalen Einschlagwinkel von fünf Grad, was einen kompakten Wendekreis von 11,1 Metern ermöglicht.



MEHR FARBE

Panamera-fahren soll bunter werden. Luganoblau oder Madeiragold-Metallic sind nur zwei der neuen Exterieurfarben, die Porsche für den großen Viertürer ins Spiel bringt. Contrasts, Shades, Dreams und Legends heißen die neuen Kategorien für Serien-, Metallic- und Sonderfarben. Contrasts umfasst besonders klassische und zeitlose Farben. Verschiedene Schattierungen von Weiß, Grau und Schwarz hingegen fallen in die Kategorie Shades. Zudem stehen hier Silbertöne wie das neue Eisgrau-Metallic des Panamera zur Verfügung. Kräftige, leuchtende und auffällige Farben fallen in die Kategorie Dreams, zur Kategorie Legends gehören Beispiele aus der Farbpalette des Panamera wie Monte-goblau-Metallic, Oakgrün-Metallic neo und Schiefergrau neo. Neben dem Serienfarbprogramm bietet Porsche darüber hinaus mit „Farbe nach Wahl“ und „Farbe nach Wahl Plus“ noch individuellere Lacke an – etwa typische Porsche-Farben, die aus der Historie bekannt sind. Aktuell umfasst das Angebot über alle Baureihen hinweg mehr als 170 Farbtöne. Zudem besteht die Möglichkeit, im Rahmen von „Farbe nach Wahl Plus“ ganz individuelle Farbtöne nach Kundenwunsch zu kreieren. Junge Klassiker gehören auch dazu: Madeiragold-Metallic ist eine moderne Interpretation von Nordischgold-Metallic, einen Farbton, den es von 2007 bis 2010 für verschiedene Modellreihen gab.



MEHR REICHWEITE

Die neue Taycan-Generation erweitert ihren Aktionsradius. Bei ersten Testfahrten zwischen Los Angeles und San Diego ergab sich eine Gesamtreichweite von bis zu 587 Kilometer. Der Reichweitentest erfolgte unter Alltagsbedingungen: Zwölf internationale Journalisten waren mit vier Taycan an drei Tagen auf den Interstate Highways 405 und 5 zwischen den südkalifornischen Metropolen Los Angeles und San Diego unterwegs. Die Teams fuhren dabei die auf Interstates zulässige Höchstgeschwindigkeit von 75 mph. Das entspricht rund 120 km/h. Alle vier Testwagen waren mit der größeren Performance Batterie Plus ausgestattet. Auch die Ladeleistung, die Ladezeit sowie die Zeit, die bis zum Ladestart vergeht, zeigten sich bei diesem Test stark verbessert. Über mehrere Minuten mit mehr als 300 kW Ladeleistung konnte der Taycan wiederholt in unter 20 Minuten von 10 auf 80 Prozent geladen werden.

Ein Ort, so einzigartig wie kostbar.

Lassen Sie sich begeistern – und entdecken Sie Ihre
Sommer-Poleposition in einzigartiger **ALLEINLAGE** zwischen Berg & See.
Im charakterstarken Adults-Only-Hotel am Tiroler Achensee.



DAS KRONTHALER

Alpine Lifestyle Hotel



daskronthaler.com

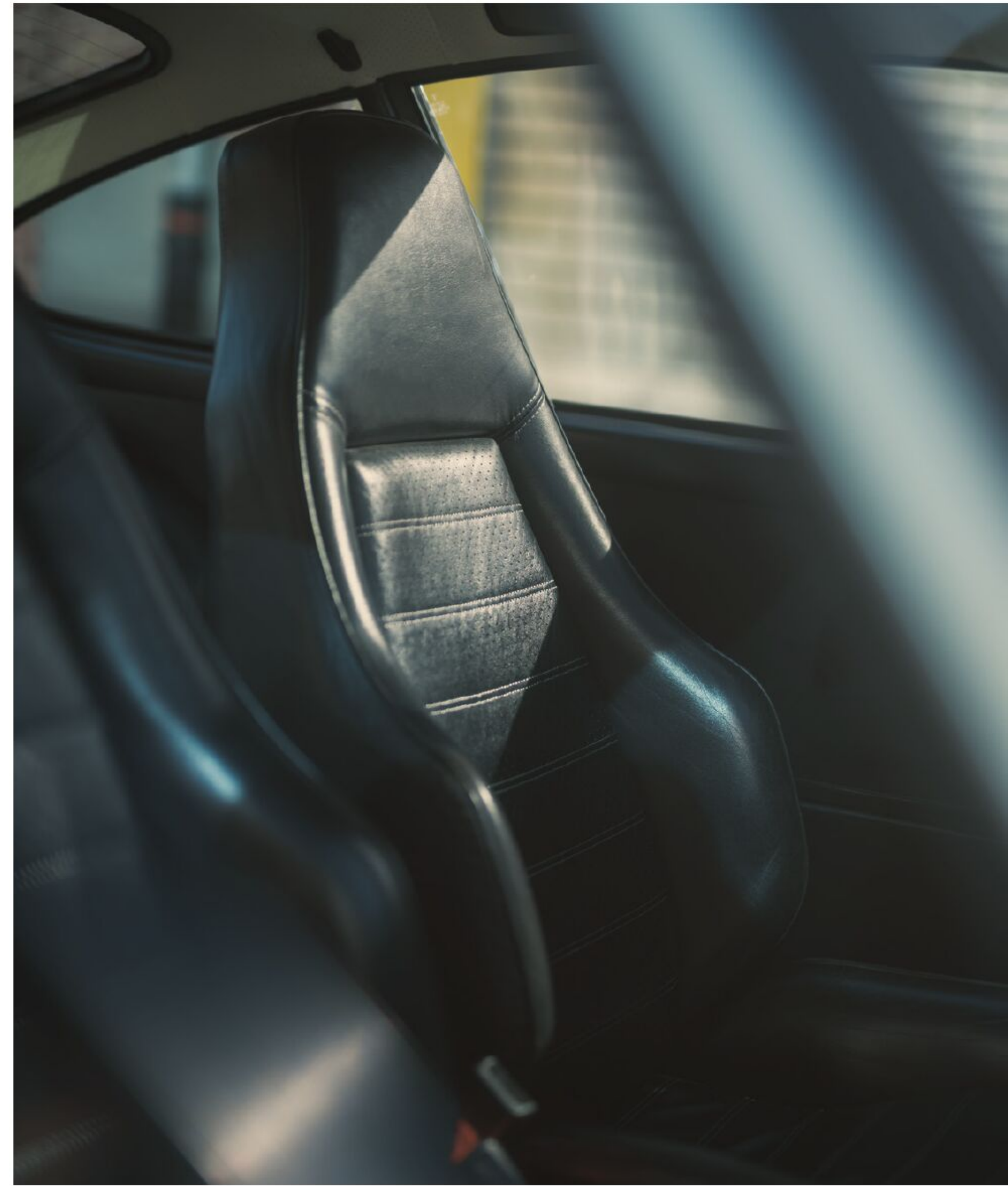




KLASSIK – 911 TURBO TYP 930

TECHNOLOGIE-TRÄGER

Porsche und Turbo, diese zwei Begriffe gehören seit einem halben Jahrhundert zusammen, stehen für eine Geschichte voller Leistung und Legenden. Ihren Anfang nimmt sie auf der Rennstrecke, 1974 kommt der Turbo für die Straße. Es ist der Anfang einer Ära.



„DENN TROTZ ÜBERRAGENDER
LEISTUNGSFÄHIGKEIT VERZICHTET DER
NEUE PORSCHE AUF ALLE NEGATIVEN
ATTRIBUTE KONVENTIONELLER HÖCHST-
LEISTUNG. ER IST WEDER HART NOCH
SPARTANISCH AUSGESTATTET ODER
EMPFINDLICH IM BETRIEB.“



So, genauso sieht er aus, der 911 Turbo der ersten Stunde: Lack in Silbergründiamant-Metallic (250), Frontspoiler mit kleiner Kunststofflippe, Scheinwerferreinigungsanlage, Nebelscheinwerfer, 15-Zoll-Fuchsfelgen, ein klein und filigran erscheinender Außenspiegel und Scheinwerferringe in Wagenfarbe. „Porsche turbo – Krönung einer bewährten Konzeption“, lautet der Slogan der Anzeige, welche die Szenerie eines Messestands mit 911 Turbo und schemenhaft angedeuteten Besuchern zeigt. „Dieser Wagen vereinigt in vollendeter Harmonie Leistung mit Luxus. Seine überlegene Technik und sein funktioneller Komfort lassen keinen Wunsch mehr offen.“ Der neue Turbo, der Star des Autojahres 1974!

Fast wäre nicht alles, aber vieles ganz anders gekommen. Bei Porsche hatten sie eine Weile überlegt, was der passende Name für das neue Topmodell sein könnte. „Strabo“ vielleicht, eine Abkürzung für „Straßenturbo“. Aber dann wurde daraus der Typ 930, der 911 Turbo. Oder einfach nur: der Turbo.

Am 2. Oktober 1974 um 15.00 Uhr Ortszeit feiert er auf dem Pariser Salon seine Weltpremiere. Es ist kein Debüt mit Überraschungseffekt: Zum Zeitpunkt des Urknalls geistert der Porsche mit Aufladung schon länger durch Berichte und Fantasien der Journalisten und Kunden.

DEBÜT 2. OKTOBER 1974

Auf der Rennstrecke haben die teilweise mehr als 1000 PS starken Turbo-Typen 917/10, 917/30 und 911 Carrera RSR 2.1 erst vor kurzem die Siegerrolle von den Vorgängern mit Saugmotor übernommen, da gewährt Porsche mit einem Showcar auf der IAA 1973 erstmals einen Ausblick auf eine aufgeladene 911-Serienversion.

„911 Turbo“-Nummernschilder sowie die großen, in der Gestaltung psychedelisch anmutenden „Turbo“-Schriftzüge auf den hinteren Kotflügeln der seriennahen Studie machen klar, dass dieser wie auf Hochglanz poliertes Aluminium schimmernde Elfer bei aller Ähnlichkeit kein Carrera RS 3.0 ist. Auch wenn zum Zeitpunkt der Präsentation der Studie noch keine echte Turbo-Technik drinsteckt.



Der 911 Turbo – im Presstext zum neuen Modell schreibt Porsche die Modellbezeichnung groß, der Schriftzug am Heck kommt mit kleinem T – ist dennoch eine Sensation. In seiner Konzeption, mit der vielfach betonten Verbindung aus Performance und Luxus steht er in der Nachfolge der Carrera-Typen und ist dennoch für Porsche etwas völlig Neues.

„Denn trotz überragender Leistungsfähigkeit verzichtet der neue Porsche auf alle negativen Attribute konventioneller Höchstleistung. Er ist weder hart noch spartanisch ausgestattet oder empfindlich im Betrieb.“ So neu ist er, dass er seine eigene Typennummer erhält.

Mit maximaler Motorkraft und gediegenem Komfort tritt er als erster Porsche in das Segment der Supersportwagen ein. Zum Preis von 65.800 Mark gäbe es auch vier 914/4 1.8 oder fast zwei neue 911 Coupé. Selbst ein Lamborghini Jarama mit Zwölfzylindermotor kommt sogar rund zweitausend Mark günstiger.

Der Technologie-Träger Turbo ist aber auch deshalb so teuer, weil die zum Markenzeichen werdenden Kotflügelverbreiterungen im Karosseriebau noch von Hand angesetzt werden müssen. Eigene Presswerkzeuge

Große Show: In der Werbung greift Porsche das Motiv des Pariser Salons auf. Trotz umfangreicher Ausstattung kosten Vollledersitze Aufpreis. Dem Turbo-Tacho reichen sechs Markierungen, um die magische 300 zu erreichen.



scheinen unnötig, weil Porsche wie schon beim 911 Carrera RS von kleinen Stückzahlen ausgeht. Erst sollen es die für die Homologation notwendigen 400, dann 1000 Autos sein. Und wieder werden die Erwartungen übertroffen: Bereits innerhalb der ersten drei Modelljahre des Ur-Modells 911 Turbo 3.0 werden 2850 Einheiten produziert.

2850 STATT NUR 400 AUTOS

Der Turbolook, den es später auch für Elfer ohne Aufladung zu kaufen geben wird, prägen ausgestellte Radhäuser und große Spoiler. Die Frontspoilerlippe aus PU-Schaum mindert den Auftrieb und retuschiert zu beiden Seiten den Übergang von der Stoßstange zu den Verbreiterungen. Der große Heckflügel aus GFK verfügt über ein zusätzliches Luffteinlassgitter. So sollen die Zufuhr von Frischluft und die Abfuhr heißer Motorabwärme verbessert werden.

Während die Wettbewerbsversion 911 Carrera RSR Turbo aus 2,1 Litern Hubraum 500 PS holt (s. *PORSCHE FAHRER 2-2020*), sind

es beim 911 Turbo 260 PS bei 5500/min aus 2994 cm³. Das Plus von 0,3 Litern Hubraum im Vergleich zum 911 mit Saugmotor hilft das tiefe Turboloch zuzuschütten und in unteren Drehzahlregionen ausreichend Drehmoment zur Verfügung zu stellen. Nur etwas mehr als fünf Sekunden benötigt der Turbo für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 250 km/h (oder sogar etwas drüber).

Als erster Hersteller kombiniert Porsche Aufladung und K-Jetronic, damit erfüllt der 930 auch die strengen US-amerikanischen Abgasvorschriften. Und wie den anderen Autos der Modellpalette genügt dem Turbo Normalbenzin. Der Hinweis ist wichtig, weil der Schock der Ölpreiskrise von 1973 noch nachwirkt und selbst im eigenen Haus der Zeitpunkt der Vorstellung umstritten ist.

Technisch überträgt der Typ 930 viele Erfahrungen und Komponenten aus dem Rennwagenbau auf die Straße: 911 RSR und 917 beeinflussen Radaufhängung und Fahrwerk,

Breite Schultern: Ausgestellte Radhäuser und Heckflügel werden charakteristisch für den 911 Turbo. Die Farbe Silbergründiamant-Metallic entspricht der Werbeanzeige, ein Heckscheibenwischer ist beim Topmodell serienmäßig.

911 TURBO TYP 930





911 Turbo 3.0 Typ 930

Motor: luftgekühlter ohc-Boxermotor Typ 930/66 mit Turbolader

Zylinder: 6

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

Hubraum: 2994 cm³

Leistung: 191 kW (260 PS) bei 5500/min

Drehmoment: 343 Nm bei 4000/min

Verdichtung: 6,5 : 1

Ladedruck: 0,8 bar

Gemischaufbereitung: mechanische Einspritzung Bosch K-Jetronic

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Viergang-Schaltgetriebe Typ 930/30

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

Fahrwerk: Einzelradaufhängung an Dämpferbeinen, Querlenker an längsliegenden Drehstabfedern mit Stabilisator (vorn), Schräglenker und querliegende Drehstabfedern mit Stabilisator (hinten)

Bremsen: innenbelüftete Scheiben rundum

Radstand: 2272 mm

Spur: 1438 mm (vorn), 1511 mm (hinten)

L x B x H: 4291 x 1775 x 1320 mm

Räder/Reifen: 7 J x 15 mit 185/70 VR 15 (vorn), 8 J x 15 mit 215/60 VR 15 (hinten)

Leergewicht: 1140 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1470 kg

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 5,5 sec

Tankinhalt: 80 Liter

Stückzahl: 2.850

Bauzeit: 1974–77

Preis: 65.800 DM (1974)

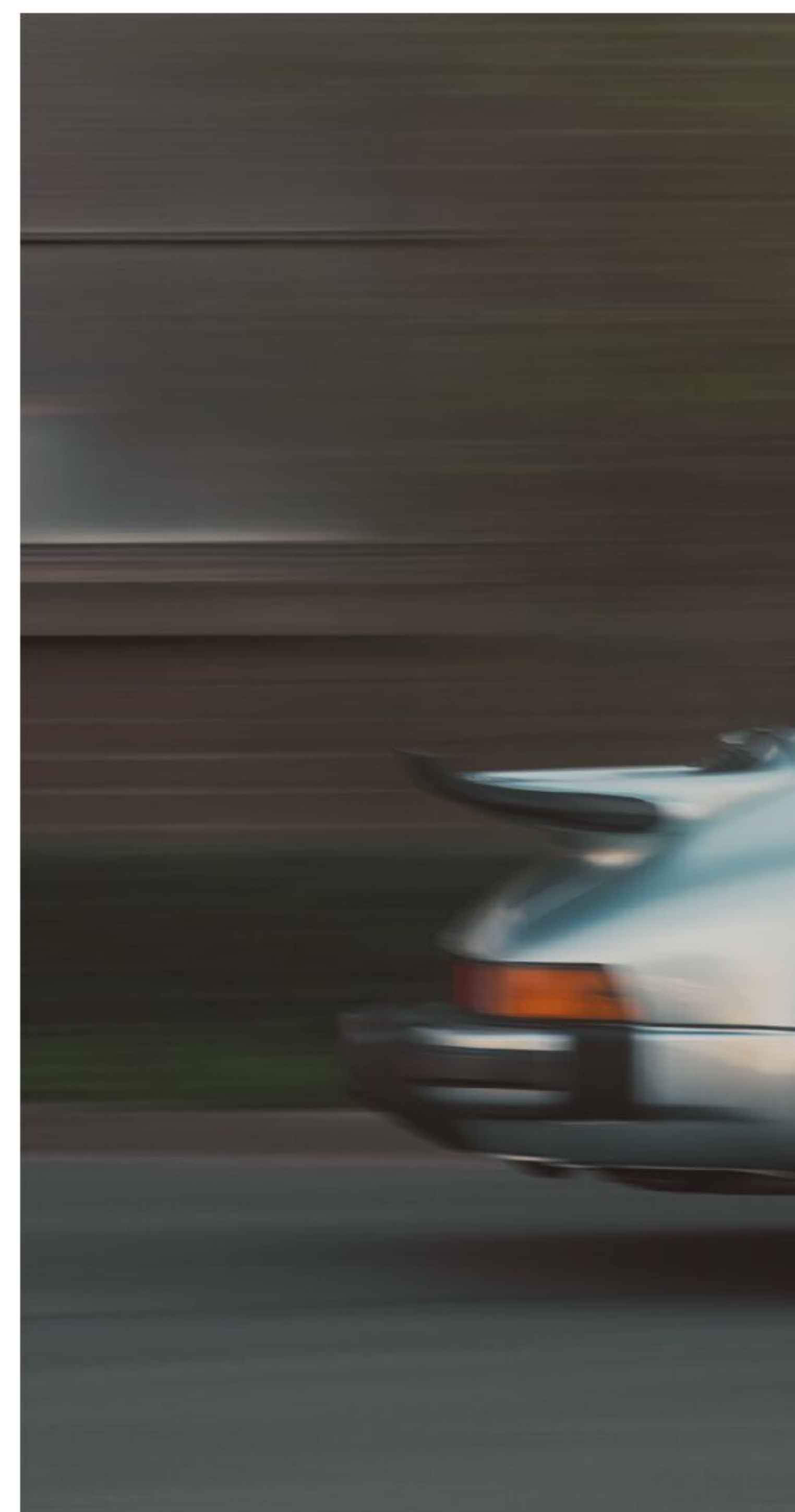
„PORSCHE HAT IMMER AUTOS GEBAUT, DIE IHRE
KONSTRUKTEURE EBENSO FASZINIERTEN WIE IHRE
FAHRER. DER PORSCHE TURBO IST SO EIN AUTO.
IN IHM KULMINIEREN DAS TECHNISCHE KÖNNEN
UND DIE RENNERFAHRUNG DES PORSCHE-TEAMS
ZUM SUPERLATIV AUF RÄDERN.“

Porsche, September 1974





MIT DER FAHRGESTELLNUMMER
930 570 0011 BEGINNT IM
SEPTEMBER 1974 DIE FERTIGUNG.
NUR ZEHN FAHRZEUGE LAUFEN IM
KALENDERJAHR 1974 VOM BAND.



nur die angekündigte Bremsanlage des 917 mit den gelochten Bremsscheiben lässt noch bis zum Modelljahr 1978 auf sich warten.

911 TURBO NUMMER 25

Das Drehmoment von 343 Nm bei 4000/min macht eine größere Kupplung nötig, was die Bedienkräfte steigen lässt. Fünf Gänge? Das wäre nicht funktionell, findet Porsche, weil der 911 Turbo ja auch ohne „Drehzahlorgien“ auskommt. Zur Wahrheit gehört, dass in dem neu entwickelten 930/30-Getriebe mit den belastbareren, breiteren Gangrädern und

stabilem Gehäuse auch gar kein Platz für einen 5. Gang ist. Beim Blick nach unten auf den Schalthebel müssen die 911-Fahrer umgewöhnen: Der Rückwärtsgang liegt oben links statt unten rechts.

Dafür ist eine lange Liste an Extras beim neuen Topmodell inkludiert: getönte Rundumverglasung, elektrische Fensterheber, zweistufig beheizbare Heckscheibe, Heckscheibenwischer, Scheinwerfer-Reinigungsanlage, Nebelscheinwerfer, elektronischer Tachometer, Lederausstattung mit Schottenstoff kombiniert, erstmals automatische Heizungsregulierung, Hochflor-

Veloursteppich und Stereo-Kassettenradio mit elektrischer Antenne.

Bis die ersten 911 Turbo bei den Kunden ankommen, dauert es bis zum Frühjahr 1975. Mit der Fahrgestellnummer 930 570 0011 beginnt im September 1974 die Fertigung. Nur zehn Fahrzeuge laufen Im Kalenderjahr 1974 vom Band, von Januar bis März 1975 sind es weitere 79 Autos. Frühe, unverfälschte Originale sind kostbare Zeitzeugen – sie zeigen, wie die Turbo-Ära bei Porsche ihren Anfang nahm.

Als 25. Auto seiner Art ging der 911 Turbo mit der Fahrgestellnummer 0036 im März 1975 als



einer von vier an den französischen Importeur Sonauto. Der Lack in Silbergründiamant-Metallic entspricht dem des 930 der Werbeanzeige, er verfügt weder über Stahlschiebedach noch Klimaanlage, trägt nur optionale Sportsitze im schwarzen Walknappa und Pirelli-Reifen.

Das Weniger und das unbedingt Originale stehen stellvertretend für die Turbo-Frühzeit. Die Abwesenheit von Steinschlagschutzfolie an den hinteren Kotflügeln, der fehlende Teppich an den Türtaschen, die Hutablage mit eckigen Ausschnitte für die Lautsprecher, das historisch korrekte Bordwerkzeug und der Luftfiltereinsatz mit blauem Rand. Die 911 Turbo des ersten Modelljahres sind die leichtesten, schon ab dem Modelljahr 1976 addierten passive Sicherheitsmerkmale 80 Kilogramm Gewicht hinzu.

Der Auspuff dieses Turbo der ersten Stunde trägt einen Stempel vom November 1974, die Räder wurden im Februar 1975 gefertigt. Näher kann man dem Ursprung 911 Turbo kaum kommen. So sieht es aus. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Roman Rätzke

ANZEIGE

TRAUMURLAUB ZU GEWINNEN!

Ob du die fantastische Berglandschaft beim Wandern oder Biken eroberst bleibt dir überlassen – atemberaubende Aussichten sind dir gewiss. Direkt am wunderschönen Ossiacher See in Kärnten liegt unser kleines Paradies. Optimal für euren Lieblingsurlaub mit einer Portion WellFit im Spa.

Klingt gut? Wir verlosen 7 Nächte Clubaufenthalt für 2 Personen im ROBINSON LANDSKRON*.



Und so geht's:
QR-Code scannen, Daten eingeben
und mit etwas Glück gewinnen.

*7 Übernachtungen für 2 Personen im Doppelzimmer inkl. Vollpension made by ROBINSON, nach Verfügbarkeit in der Wintersaison 2024, bei Eigenanreise. Teilnahmeschluss ist der 05.04.2024. Teilnahmebedingungen findest du online.
TUI Deutschland GmbH . Karl-Wiechert-Allee 23 . 30625 Hannover

ROBINSON 
Share the moment



TITEL – 911 TURBO TYP 930, 964 + 993

VOLLE LADUNG,



LUFTGEKÜHLT

Turbo! Für lange Zeit war Aufladung im Elfer-Universum eine Auszeichnung, heute ist sie quer durch die Modellreihen Normalität. Aber wenn Turbo am Heck steht, ist doch immer noch das Topmodell gemeint, die schnellste Verbindung aus Leistung und Luxus.



Im Idealfall kommt dann noch Luftkühlung dazu. Die ersten drei 911-Turbo-Generationen gelten als die ursprünglichsten Formen des Turbo-Fahrens, auch wenn die Technologie danach über 924 und 944 bis zur Mittelmotor-Baureihe und dem aktuellen Elfer ihren Marsch durch die Institution antrat.

Den 911 Turbo der Generation G-Serie umgibt der Nimbus des Elfers für Auskenner und Könner, fein in der Anmutung, doch bei einsetzendem Ladedruck wild und unvermittelt im Umgang.

Mit dem 911 Cabrio zog zum Ende der Laufzeit auch Lifestyle ein. Die Verbindung zwischen 930 und der Nachfolger-Generation stellte der Motor her: Der erste 964 Turbo gab sein Debüt mit dem 3,3-Liter-Triebwerk des Ur-Modells. Den Führungsanspruch des Spitzenmodells stellte der 964 Turbo aber erst wieder mit dem neu entwickelten 3,6-Liter-Motor her, der im 993 Turbo seinen Zenit erreichte. Mit Biturbo-Aufladung, mehr als 400 PS und serienmäßigem Allradantrieb verkörpert er das Maximum des klassischen 911 Turbo: Leistung, Luxus und Luftkühlung. Zündschlüssel drehen, Fuß aufs Gas – und immer den Ladedruck im Auge behalten!

911 TURBO CABRIO (930)



Gut möglich, dass ein paar völlig verstrahlte Turbo-Fans Ende der Achtzigerjahre für solch ein Cabrio Haus und Hof und die eigene Großmutter verkauft hätten. Als die Nachricht die Runde machte, dass es vom neuen 911 keine aufgeladene Version geben würde, herrschte blankes Entsetzen, das in Panikkäufe umschlug. Selbst für die Testwagen der Porsche-Presseabteilung gingen Gebote ein – wer es sich leisten konnte, versuchte sich noch einen Ur-Turbo zu sichern.

Dieses 911 Turbo Cabrio von 1989 gehört zu den letzten seiner Generation und zu den besten seines Typs. Mehr G-Serie-Turbo geht nicht! Dem finalen Baujahr des 930 gab Porsche die feinsten Zutaten mit auf den Weg: eine hydraulisch betätigte Kupplung für erhöhten Bedienkomfort und, endlich, ein Getriebe mit fünf Gängen. Außerdem ein mit stärkeren Drehstäben, strafferen Dämpfern und weicheren Stabilisatoren optimiertes Fahrwerk. Die vom 917 abgeleitete Bremse und das elektrische Verdeck waren sowie so serienmäßig. Bei einem Spitzenpreis von

160.900 Mark, rund 34.000 DM über dem eines 911 Carrera 3.2 Cabrio des letzten Baujahres, durchaus adäquat.

Die große Show ist bei einem Auto wie diesem im Preis inbegriffen. Sogar im direkten Vergleich mit einem speedgelben 964 Turbo zieht ein extrovertiertes 911 Turbo Cabrio alle Blicke auf sich. Und das liegt nicht nur am knalligen Indischrot, dieser für Elfer der Achtziger so typischen wie charakteristischen Farbe.

FÜNFANGGETRIEBE AB WERK

Der Auffälligkeitsfaktor 10 ergibt sich aus dem Zusammenspiel von offenem Dach, muskulöser Karosserie und dem hier extra groß wirkenden Heckflügel. Der feinen Elfer-Linie steht beim Cabrio nicht nur die nach VW-Käfer-Art steil im Rückspiegel stehende Verdeck-Persenning, sondern auch das Luftleitwerk mit den hochgerollten Rändern im

**GROSSE SHOW INBEGRIFFEN.
SOGAR IM DIREKTEN VERGLEICH
MIT EINEM SPEEDGELBEN
964 TURBO ZIEHT EIN EXTRO-
VERTIERTES 911 TURBO CABRIO
ALLE BLICKE AUF SICH.**

Turbo Cabrio (Typ 930)

Motor: luftgekühlter ohc-Boxermotor Typ 930/66 mit Turbolader und Ladeluftkühler

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 97 x 74,4 mm

Hubraum: 3299 cm³

Leistung: 221 kW (300 PS) bei 5500/min

Drehmoment: 430 Nm bei 4000/min

Verdichtung: 7,0 : 1

Max. Ladedruck: 0,8 bar

Gemischaufbereitung: mech. Einspritzung Bosch K-Jetronic

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Fünfgang-Schaltgetriebe Typ G 50/50

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

Fahrwerk: Einzelradaufhängung; Dämpferbeine und Querlenker mit längsliegenden Drehstabfedern und Stabilisator (vorn), Schräglenker mit querliegenden Drehstabfedern und Stabilisator (hinten)

Bremsen: Vierkolben-Alu-Bremssättel, gelochte, innenbelüftete Scheibenbremsen 304 x 32 mm (vorn), 309 x 28 mm (hinten)

Radstand: 2272 mm

Spur: 1432 mm (vorn), 1492 mm (hinten)

L x B x H: 4291 x 1775 x 1310 mm

Reifen: 7 x 16 mit 205/55 VR 16 (vorn), 9 x 16 mit 245/45 VR 16 (hinten)

Leergewicht: 1335 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1680 kg

Höchstgeschwindigkeit: 260 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 5,2 s

Tankinhalt: 80 Liter

Bauzeit: 1989

Stückzahl: 724

Preis: 169.900 DM (1989)





Weg. Es scheint von allem ein bisschen zu viel auf wenig Grundfläche – wie klein ein 911 der G-Serie ist, wird deutlich, wenn mal eben das aktuelle 992 GTS Cabrio daneben parkt.

Abseits des charakteristischen Turbo-Looks ist das Cabrio so sehr klassischer Elfer wie es nur geht. Die Fuchsfelgen sind ebenso selbstverständlich wie das helle Geräusch beim Aufploppen und Schließen der Türen und das wunderbar vertraute Cockpit.

Im Vergleich zum turbobreiten Auftreten der Karosserie wirkt es in seiner nüchternen Schwärze sachlich und zurückgenommen. Weil das Armaturenbrett längst mit Knöpfen und Schaltern voll besetzt ist, finden sich die Bedienelemente für die Klimaanlage an der Mittelkonsole. Hier sitzt mit etwas Übung jeder Handgriff, auch weil im Turbo von 1989 noch sehr viel 911 der letzten 25 Jahre steckt.

Von einem normalen, beinahe nackten frühen Elfer ist der offene 930 mit seiner Leistung und dem gebotenen Glamour allerdings weit entfernt. Vor allem den US-Markt wollte Porsche mit den im Frühjahr 1987 präsentierten Turbo Cabrio und Turbo Targa beglücken – vor dem inneren Auge sieht man sie unter der Sonne Kaliforniens und den Palmen des Rodeo Drive dahinziehen.

Noch mehr als ein normaler 930 ist ein Turbo Cabrio deshalb ein Luxusartikel und weniger ein Auto für Sportfahrer. Einzig die im letzten Jahr nur 104-mal gebaute Targa-Variante mit Aufladung ist noch exklusiver. Elektrische „Turbo-Sitze“ in Leder, Zentralverriegelung und Kälteanlage sind serienmäßig enthalten, im letzten Modelljahr 1989 machte dann auch die Technik einen großen Schritt nach vorne.

LUXUSARTIKEL TURBO CABRIO

Die mit weniger Kraft zu bedienende, hydraulisch betätigte Kupplung fällt weniger auf als das geschmeidige G50-Getriebe mit seinem serienmäßigen 5. Gang. Der vom Werk angegebene Unterschied von zwei Zehntelsekunden, die der Fünfgang-930 im Vergleich zum Viergang-Vorgänger besser beschleunigt, ist heute ein theoretischer Wert.

Eher beeindruckt – die Warnungen vom unter Ladedruck heikel zu fahrenden 930 im Hinterkopf – die sanfte, nachdrückliche Art, wie der aufgeladene 3,3-Liter-Boxer seine 300 PS anreicht. Der Turbo-Schub bei steigendem Ladedruck und 4000/min hat 50 Jahre nach dem Debüt seinen Schrecken verloren. Und wer es in der Kurve darauf an-

Das Cockpit ist ganz G-Serie, voll mit Schaltern und Knöpfen. Die ausgeprägten Sitz-Wangen sind Kennzeichen der „Turbo-Sitze“ (r.). Die Ladedruckanzeige hielt mit dem Modelljahr 1977 Einzug.

kommen lässt, hat das feine Wesen des Turbo Cabrio sowieso nicht verstanden.

Dass die Servolenkung fehlt, macht sich beim Rangieren und langsamer Fahrt bemerkbar. Im Zusammenspiel mit den Reifen im Format 205/55 ZR 16 an der Vorderachse ist energisches Zugreifen gefordert, zum Glück ist kein kleineres Lenkrad installiert. Etwas Arbeit macht also selbst ein voll ausgestattetes, luxuriöses 911 Turbo Cabrio dem Fahrer noch.

FAZIT

In einem 911 Turbo Cabrio fährt immer auch ein Hauch Hollywood mit. Kein Wunder, es stellt nun einmal die maximal mögliche Kombination aus Leistung und Lifestyle dar. Beim Offenfahren aber wird deutlich, dass Turbo-Charakter und breite Karosserie dem ursprünglichen 930 Coupé einfach besser stehen.



**VON EINEM NORMALEN 911 IST EIN GLAMOURÖSES TURBO CABRIO
WEIT ENTFERNT. EINZIG DIE 1989 NUR 104-MAL GEBRAUTE
TURBO-TARGA-VARIANTE IST NOCH EXKLUSIVER.**







**DIE ERSTEN DREI 911 TURBO-GENERATIONEN GELTEN ALS
DIE URSPRÜNGLICHSTEN FORMEN DES TURBO-FAHRENS. AUSGESTELLTE
RADHÄUSER UND GROSSE HECKFLÜGEL GEHÖREN DAZU.**

911 TURBO 3.6 (964)



Ginge es um die Wertung „Style und Fashion“ hätte der 964 Turbo jetzt schon gewonnen. Er kombiniert Speedgelb und dreiteilige Speedline-Räder mit gelbem Lederinterieur sowie passend zum Cockpit abgestimmten schwarzen Kედern. Und ein altes Druckasten-Nokia hängt auch noch an der Mittelkonsole! Beim Zeitgeist liegt der fest und monolithisch auf dem Asphalt stehende Turbo 3.6 ganz weit vorn.

Modische Extravaganzen und in sich ruhendes Design spielen bei der Betrachtung des 964 heute auch deshalb eine wichtige Rolle, weil der Elfer des Übergangs lange als technisch wie stilistisch mittendrin betrachtet wurde. Und ausgerechnet auf das Topmodell, den Turbo, traf das beim Erscheinen in Teilen tatsächlich zu.

Wie der erste 911 Turbo trug der 964 Turbo eine eigene Typennummer (965), die ihn vom Rest der Baureihe abhob. Der Motor war der gleiche wie beim Vorgänger: Als der 964 Turbo Ende 1990 in den Handel kam, saß die moderat weiterentwickelte „Sportkit“-Version des alten 3,3-Liter-Boxers im Heck, jetzt immerhin 320

PS stark. Es handelte sich um eine Notlösung, weil die Kundschaft nach einem Jahr ohne Turbo einen Elfer mit Aufladung forderte und ein neuer Motor noch nicht verfügbar war.

NEUE GENERATION TURBO MIT ALTEM MOTOR

Dass die breite Karosserie einem deutlichen Plus bei der Höchstgeschwindigkeit im Weg stand und ein 964 Carrera 4 mit Allradantrieb und dem aktuellen 3,6-Liter-Triebwerk das modernere Auto darstellte, gehörte zu den Geburtswehen der neuen 911-Turbo-Generation, die sich grundlegende Variationen sparte.

Es gab den 964 Turbo zwar als extrovertierten, leistungsgesteigerten Flachschnauzer (76 Stück) und als reduzierte, knallharte IMSA-Ableitung Turbo S mit 381 PS (86 Stück), aber weder Targa noch Cabrio gehörten ab Werk zum Modellprogramm. Wer sowas haben wollte, musste einen Sonderwunsch an

MODEFARBEN UND DESIGN SPIELEN BEIM 964 EINE GROSSE ROLLE. BEIM ZEITGEIST LIEGT DER FEST UND MONOLITHISCH AUF DEM ASPHALT STEHENDE TURBO 3.6 GANZ WEIT VORN.

911 Turbo 3.6 (Typ 964)

Motor: luftgekühlter ohc-Boxermotor Typ M50/50 mit Turbolader und Ladeluftkühler

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 100 x 76,4 mm

Hubraum: 3600 cm³

Leistung: 265 kW (360 PS) bei 5500/min

Drehmoment: 520 Nm bei 4200/min

Verdichtung: 7,5 : 1

Max. Ladedruck: 0,9 bar

Gemischaufbereitung: mech. Einspritzung Bosch K-Jetronic

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Fünfgang-Schaltgetriebe Typ G50/52

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

Fahrwerk: Einzelradaufhängung; McPherson-Federbeine und Querlenker mit Stabilisator (vorn), Schräglenker mit Schraubenfedern und Stabilisator (hinten)

Bremsen: Vierkolben-Alu-Bremssättel, gelochte, innenbelüftete Scheibenbremsen 322 x 32 mm (vorn), 299 x 28 mm (hinten)

Radstand: 2272 mm

Spur: 1442 mm (vorn), 1488 mm (hinten)

L x B x H: 4275 x 1775 x 1290 mm

Räder/Reifen: 8 J x 18 mit 225/40 ZR 18 (vorn), 10 J x 18 mit 265/35 ZR 18 (hinten)

Leergewicht: 1470 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1810 kg

Höchstgeschwindigkeit: 280 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: 4,8 s

Tankinhalt: 77 l

Bauzeit: 1992-1993

Stückzahl: 1437

Preis: 207.880 DM (1993)





Porsche Exclusive richten oder den einfacher verfügbaren Turbolook kaufen.

Reduzierte Sportlichkeit steht dem 965 besser als allen anderen 911 Turbo. Bei ihm scheint der Grundsatz, dass Turbo beim Elfer auch immer Luxus meint, immer ein bisschen hintenanzustehen.

Für Puristen hat der speedgelbe Turbo 3.6 des Jahrgangs 1993 des Porsche Museums deshalb das Zeug zum Idealbild. An ihm stimmt alles: Er kommt in einer der lauten, stilbildenden und für Porsche typischen Farbe der Neunzigerjahre sowie mit neuem Motor. Abseits davon leistet er sich keinerlei Mätzchen. Noch nicht einmal ein Schiebedach hat er. Und die rot lackierten Bremsstäbe, die gluthiess durch die polierten Speichen der 18-Zoll-Felgen schimmern, wirken wie ein kontraststarkes Anzeigenmotiv.

Ein Hauch von Turbo S schwingt bei diesem Turbo 3.6 mit, allerdings ohne dessen nervöses Wesen (s. PORSCHE FAHRER 3-2017). Auf der Liste der Grenzerfahrungen steht, dass der Dreikommassechs als erster 911 Turbo die Preismarke von 200.000 Mark knackte.

Da war aber auch ein neues Triebwerk inbegriffen. Dem Phase-1-Turbo der Baureihe 964 hat die zweite Turbo-Auflage den zeitgemässen Motor voraus. Die M64/50-Maschine basiert

auf dem Sauger-Triebwerk mit 3600 cm³ (das hier in seiner aufgeladenen Version erstmals sein wandelbares, vielfältiges Potential unter Beweis stellt) und leistet 360 PS bei 5500/min. Turbolader und K-Jetronic stammen zwar vom Vorgänger, aber bei einer Verdichtung von 7,5:1 reicht dem als Säufer bekannten 964 Turbo immerhin Normalbenzin. Und auch das Plus an Drehmoment bei niedrigeren Drehzahlen, 520 Nm bei 4200/min, ist eine echte Verbesserung.

EIGENE TYPENNUMMER 965

Dieser Turbo ist also der neue Turbo, zumindest teilweise. Der Umstieg von 930 auf 965 vollzieht sich voller Selbstverständlichkeit. Innenraum und Cockpit zeigen sich aufgeräumter, die gut profilierten Sitze vertraut bequem. Alles fasst sich fester und langlebiger an, der kurze Schaltknopf des knorpelig und präzise zu schaltenden Fünfganggetriebes liegt gut zur Hand. Es ist spürbar, dass für den großen Wurf das Geld fehlte, aber sie haben bei Porsche ihr Bestes gegeben.

Zu der im Vergleich zum 993 Turbo festen Kupplung und den bissigen Bremsen kommt hier noch ein aufpreispflichtiges Sportfahrwerk hinzu. Hart, schnell, agil und leicht bedrohlich fühlt sich der Turbo 3.6 an. Immer fährt die Versuchung mit, ihn noch ein wenig weiter ans

Kontraststarker Innenraum mit schwarzem Cockpit und gelben Sitzen. Vierspeichen-Airbag-Lenkrad mit großem Pralltopf. Als erster Elfer trägt der 964 Turbo 18 Zoll große, dreiteilige Speedline-Räder.

Limit zu bringen, aber der Respekt vor dem ungezähmten Elfer ist dann doch größer.

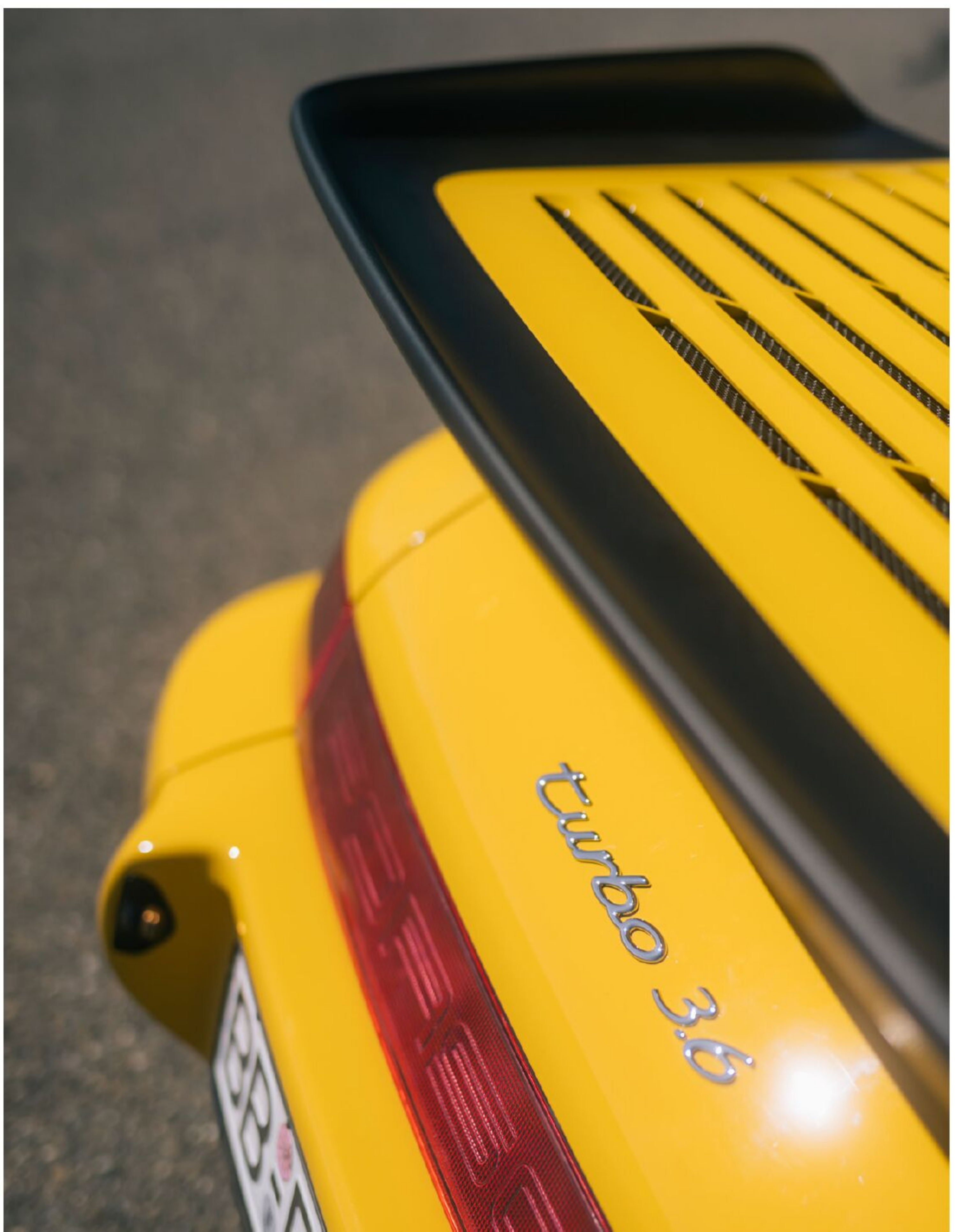
In seiner Gesamtkomposition und mit seinem mehr der Leistung als dem Luxus verpflichteten Wesen unterscheidet sich der 964 Turbo damit deutlich von seinem Vorgänger und Nachfolger. Dass sein Design eine ganz eigene Kraft und Solidität ausstrahlt, ist längst unbestritten.

FAZIT

Das 930 Cabrio liefert mehr Glamour, der 993 Turbo ist das schnellere, modernere und einfachere zu fahrende Auto. Doch keiner fühlt sich so unvermittelt, laut und filterlos an wie der aufgeladene 964. Als direkte Turbo-Verbindung zwischen Gestern und Morgen verfügt der 964 Turbo 3.6 über klassischen Charme und zupackende Turbo-Power.



**IN SEINER GESAMTKOMPOSITION IST DER 964 TURBO 3.6 MEHR
DER LEISTUNG ALS DEM LUXUS VERPFLICHTET. DAS UNTERSCHIEDET
IHN VON VORGÄNGER UND NACHFOLGER.**



911 TURBO (993)



Wie zwei Jahrzehnte Entwicklung im Highend-Sportwagensegment aussehen? So, zum Beispiel. Dort ein 911 Turbo Cabrio mit handgeknöpfter Persenning, ohne Servolenkung oder ABS, hier ein 911 Turbo Coupé mit Biturbo-Aufladung, Allradantrieb mit Viscolamellenkupplung und 18-Zoll-Hohlspeichenfelgen. Damals alles Neuheiten! 20 Jahre liegen zwischen der Präsentation des ersten und des letzten 911 Turbo mit Luftkühlung, sie kommen einem wie ein Zeitalter vor. Und doch steckt in beiden die gleiche 911-DNA.

Da ist zum einen die Sitzposition vor den fünf ausgebreiteten Rundinstrumenten und der steil stehenden Scheibe, an der sich seit Anbeginn der Ära 911 kaum bis gar nichts geändert hat. Und dann gibt es natürlich noch den Motor im Heck, bei dem zum letzten Mal das Lüfterrad sein heiseres Lied singt. Etwas Sentimentalität ist hier durchaus angebracht.

Als die letzte luftgekühlte Elfer-Generation 1993 ihr Debüt gab, lief der alte 964 noch eine Weile parallel vom Band. Erst im Januar 1994 war Schluss: Die letztgebauten 964 wa-

ren „30 Jahre 911“-Sondermodelle und Turbo 3.6. Großes Finale!

Der neue Turbo ließ bis zum April 1995 auf sich warten, wirkte mit all seinen technischen Novitäten im Vergleich zu dem mit geringen Mitteln entwickelten Vorgänger radikal neu. Die LSA-Mehrlenker-Hinterachse mit doppelten Querlenkern gehörte zu den Innovationen, das erstmalig verfügbare, ab Werk enthaltene Sechsganggetriebe und das beim Turbo serienmäßige Automatische Bremsdifferenzial (ABD), eine Traktionshilfe, die durchdrehende Räder gezielt abbremste.

UMSTIEG AUF ALLRADANTRIEB

Den Eindruck, randvoll mit Hightech zu stecken, scheint der 993 Turbo auch optisch bestätigen zu wollen. Die kompakte Statur, der Radstand liegt auch beim finalen Elfer bei historisch verbrieften 2272 mm, mit den ausgestellten Radhäusern und dem in Wagen-

DER 993 TURBO IST EIN GROSSER SPRUNG. MIT ALL SEINEN TECHNISCHEN NOVITÄTEN WIRKT ER IM VERGLEICH ZU DEM MIT GERINGEN MITTELEN ENTWICKELTEN VORGÄNGER RADIKAL NEU.

911 Turbo (Typ 993)

Motor: luftgekühlter ohc-Boxermotor Typ M 64/60 mit Biturboaufladung

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 100 x 76,4 mm

Hubraum: 3600 cm³

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

Drehmoment: 540 Nm bei 4500/min

Verdichtung: 8,0 : 1

Max. Ladedruck: 0,8 bar

Gemischaufbereitung: elektr. Einspritzung Bosch Motronic

Kraftübertragung: Allradantrieb

Getriebe: Sechsgang-Schaltgetriebe Typ G 64/51

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

Fahrwerk: Einzelradaufhängung; McPherson-Federbeine und Querlenker mit Stabilisator (vorn), Mehrlenkerhinterachse mit Schraubenfedern und Stabilisator (hinten)

Bremsen: Vierkolben-Alubremssättel, gelochte, innenbelüftete Scheibenbremsen 322 x 32 mm (vorn), 322 x 28 mm (hinten)

Radstand: 2272 mm

Spur: 1411 mm (vorn), 1504 mm (hinten)

L x B x H: 4245 x 1795 x 1285 mm

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

Leergewicht: 1500 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1840 kg

Höchstgeschwindigkeit: 290 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 4,5 s

Tankinhalt: 73,5 Liter

Bauzeit: 1994–97

Stückzahl: 5978

Preis: 212.040 DM (1995)





farbe lackierten Heckspoiler strotzt vor Kraft – ohne dabei Eleganz vermissen zu lassen. Selbst die manchmal so belanglos wirkende Lackfarbe Silber steht dem Topmodell gut.

Auch innen hat sich der 993 fein gemacht. Allein dieser Duft! Diese typische 911-Melange, die olfaktorisch allen 993 innewohnt und den Insassen das Gefühl vermittelt, das alles an seinem Platz ist. In der wertigen Anmutung der Materialien und der Verarbeitung ist ein 993 einem 928 GTS viel näher als einem 964.

Das Raffleder auf den Sitzen ist Neunzigerjahre-Mode, die geprägten „turbo“-Schriftzüge auf den Lehnen der Rücksitze eine liebevolle Spielerei. Beim Blick nach vorne bei eingeschalteter Zündung auf die Instrumente wird klar, dass nur das Cockpit-Layout traditionell ist: In der Mitte des Drehzahlmessers findet sich die digitale Ladedruckanzeige.

Bei bis zu 0,8 bar bläst der 3,6-Liter-Biturbo dem Elfer 408 PS ein. Die krumme PS-Zahl ist der Normalfall, es gibt den Turbo aber auch mit 430 (WLS I) und 450 PS (WLS II); dann sind die Motoren der ultimative Turbo-Varianten GT2 und Turbo S verbaut.

Wie beim 964 waren zwar mehrere Leistungsstufen erhältlich, aber für Cabrio und

Targa nicht vorgesehen. Warum eigentlich nicht? Ein Glasdach-Targa mit Biturbo-Motor wäre heute einen höchst begehrten Turbo-Spielart. Die große Ausnahme von der Regel blieben die 14 bei Exclusive gebauten Turbo Cabrio, die mit dem alten Monoturbo-Triebwerk ausgerüstet wurden.

408 PS DANK BITURBO-AUFLADUNG

Zu sehen ist vom Motor beim 993 kaum etwas, so konsequent duckt er sich unter dem großen Ladeluftkühler weg. Sein Geheimnis sind die zwei einzelnen, kleineren K24-Lader, die dafür sorgen, dass die Leistung nicht mit einem Schlag über Auto und Fahrer herfällt. Dann ist da noch der Allradantrieb, der die 408 PS bedarfsgerecht auf alle vier Räder verteilt.

Rauschend und pfeifend und ohne jedes Drama fliegt der 993 Turbo damit auf das Ende der Start- und Landebahn zu, immer ein Stück schneller als erwartet und empfunden. Die bestimmte, gut kontrollierte Art der Leistungsentfaltung macht übermütig, der Gasfuß wird schwerer und der 993 beweist, dass er eben doch noch ein Sportwagen und kein GT ist. Mit ihm fällt es leicht, schnell zu sein.

Die Machart und die hochwertigen Materialien des Innenraums passen zum Luxusanspruch des 911 Turbo. Vom Sechszylinder-Boxer ist kaum etwas zu sehen, so konsequent duckt er sich unter dem Ladeluftkühler weg.

Am Ende steht er heißgefahren, knisternd und knackend neben 930 und 964, es riecht nach Kupplung und Bremse und über den Lamellen des Heckspoilers flimmert die Luft. So sehen 20 Jahre Entwicklung von Aufladung und Luftkühlung aus – schöner könnte man den runden Turbo-Geburtstag nicht feiern.

FAZIT

Ein 993 ist das Beste, was ein Turbo werden kann. Aufladung, Luftkühlung und massig Leistung, dank Allradantrieb stets gut kontrollierbar. Er ist nicht so bissig und fordernd wie die Turbo-Generationen zuvor, zeigt sich gereifter und berechenbarer. Bei ihm schwingt das Pendel das erste Mal deutlich in Richtung Luxus aus. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Roman Rätzke



911 TURBO TYP 930, 964 + 993



BEI VOLLEM LEISTUNGSEINSATZ BEWEIST DER HOCH ENTWICKELTE 993 TURBO, DASS ER EBEN DOCH NOCH EIN SPORTWAGEN UND KEIN GT IST. MIT IHM FÄLLT ES LEICHT, SCHNELL ZU SEIN.



LETZTE GELEGENHEIT

Die wichtigste Botschaft vorweg: Der 997 Turbo bleibt ein grundsolider Wagen, auch wenn die jüngsten Exemplare inzwischen zwölf Jahre alt sind. Antrieb und Karosserie zeigen sich ausgereift und haltbar. Da die meisten 997 heute als Liebhaberstücke und Youngtimer nicht mehr im Alltagsbetrieb sind und die Fahrleistung entsprechend gering ausfällt, heißt das: Auch wenn über 100.000 Kilometer auf der Uhr stehen, kann der Fahrspaß noch über Jahre weitergehen. Das bestätigen sowohl Manuel und Philipp Krämer von Krämer Sportwagenservice aus Vogt wie auch Fabian Geyer von CG-Sportwagen aus Bamberg.

VERSIONEN

Der 997 Carrera mit Saugmotor wurde 2004 eingeführt. Erst Mitte 2006 folgte das Turbo Coupe, das Turbo Cabrio im September 2007. Für Liebhaber und Technik-Fans ein Wert an sich: Als letzter 911 Turbo verfügte er über einen aufgeladenen Sechszylinder-Boxer, der noch auf dem Mezger-Block basierte. Und er war auch der letzte Turbo mit einem Schaltgetriebe. Alternativ zum Sechsganggetriebe offerierte Porsche eine 5-Gang-Tiptronic.

Auch der Turbo durchlief das Facelift zum 997.2, aber in Stufen. Im Modelljahr 2009 lieferte Porsche ihn noch mit dem 480 PS starken Mezger-Motor und den alten Heckleuchten aus, doch er besaß schon das neue Klimabedienteil und das neue PCM. Ab Modelljahr 2010 folgten der neue Direkteinspritzer mit 500 PS und neu gestaltete Rücklichter. Das Schaltgetriebe entfiel, dafür gab es nun erstmals ein 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe. Dazu kam ein leistungsgesteigerter Motor mit 530 PS im Turbo S. Im Jahr 2012 lief der 997.2 Turbo aus.

PREISE

Der 997 Turbo ist ein weiteres Beispiel für die Wertstabilität der gesamten 911-Baureihe – den Turbo-Zuschlag zahlt ein Interessent auch noch im Alter. Einen Preisaufschlag für das Cabrio gibt es allerdings kaum. Die Gebrauchtpreise für einen 997 Turbo liegen immer noch etwa 50 Prozent über den Versionen mit Saugmotor. Exemplare, die einen näheren Blick lohnen, sind nicht unter 70.000 Euro zu bekommen und in der Regel um die 15 Jahre alt. Jüngere Fahrzeuge, etwa der 997 Turbo S, werden selbstbewusst für bis zu 120.000 Euro angeboten.

Für Käufer des Porsche 918 bot das Werk 2012 den 997 Turbo Edition 918 an. Er sollte den Käufern die Zeit überbrücken, bis der 918 im Jahr 2013 in Serie ging. Dazu gab es ein Stylingpaket, das Elemente des kommenden Supersportwagens aufgriff. Sogar gebraucht wird das Sondermodell immer noch zum damaligen Neupreis von rund 180.000 Euro angeboten.

STÜCKZAHLEN

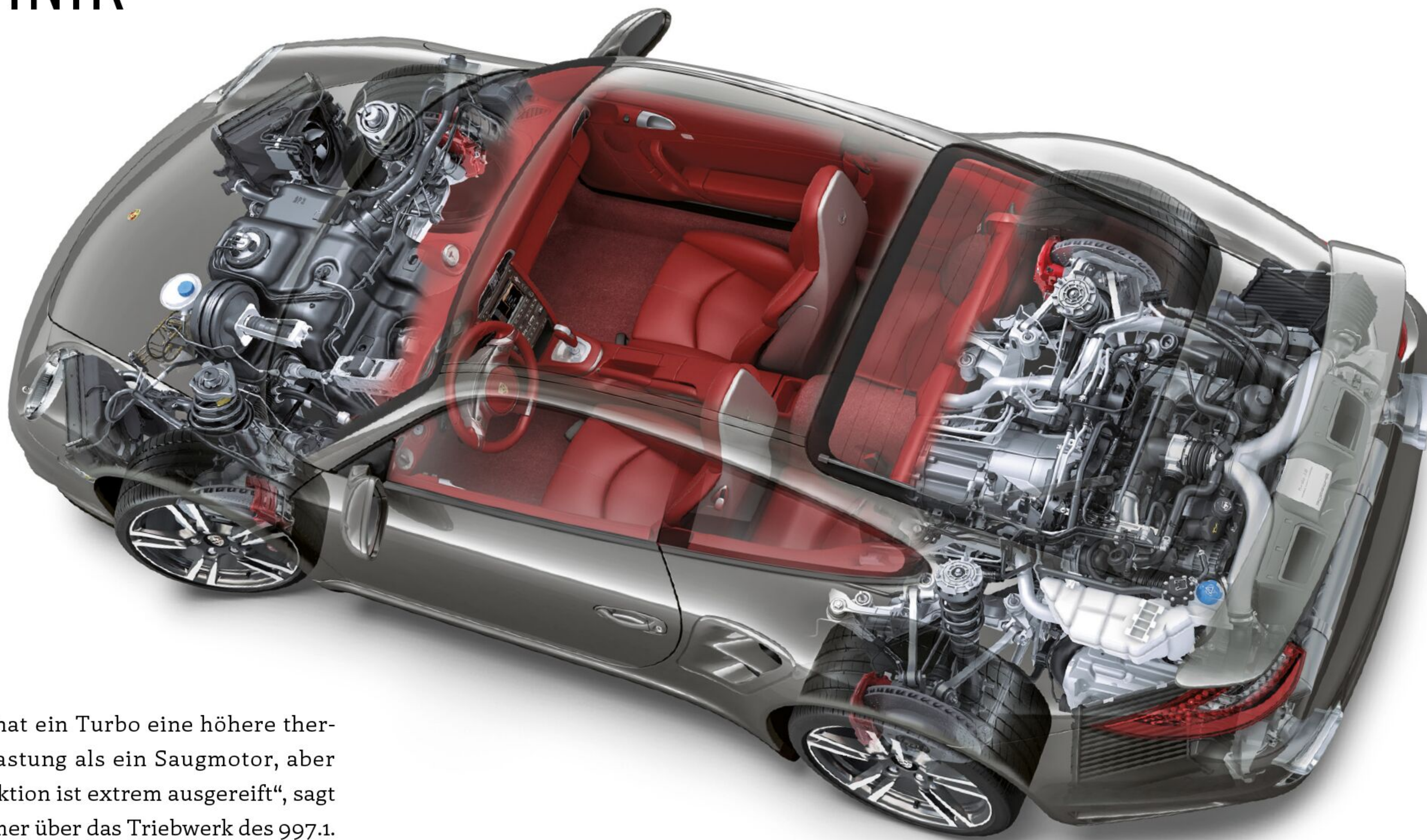
Porsche verkaufte rund 213.000 Exemplare der Baureihe 997 zwischen 2004 und 2012. Der Turbo hatte daran einen Anteil von 15 Prozent, rund 32.000 Fahrzeuge. Im Modelljahr 2007 war das Turbo Coupé mit 7885 Wagen sogar der meistgefragte 997. Der 997.1 Turbo verkaufte sich deutlich besser als der 997.2 Turbo (21.727 zu 10.349 Fahrzeuge). Rund 75 Prozent waren Coupés. Beim 997.2 verschob sich der Anteil Richtung Cabrio, diese Variante stellte rund 38 Prozent, also etwas mehr als ein Drittel. Der Turbo S war ab 2010 erhältlich und nahm zwei Drittel aller Verkäufe ein.



Auch als 997 blieb der Turbo seiner Linie treu. Beeindruckende Fahrleistungen, komfortabel, gut ausgestattet, der diskrete Supersportwagen für den Alltag. Gilt das auch noch im Alter?



TECHNIK



MOTOR

„Natürlich hat ein Turbo eine höhere thermische Belastung als ein Saugmotor, aber die Konstruktion ist extrem ausgereift“, sagt Philipp Krämer über das Triebwerk des 997.1. Der Motor biete mit seinen 480 PS noch viel Reserven. „Aus der Maschine kann man viel mehr Leistung herausholen, da ist schon viel auf Sicherheit ausgelegt worden.“ In der Beziehung verhalte sich der 997.1 Turbo anders als etwa ein früher 930 Turbo. „Bei dem konnte man schon davon ausgehen, dass nach 100.000 km eine Überholung in Sichtweite sein kann.“

Laufleistungen von 200.000 Kilometern und mehr seien ohne Probleme möglich, wenn der Motor stets sorgfältig warm gefahren wurde und alle Wartungsintervalle eingehalten wurden. Beim 997.1 spiele es eher eine Rolle, wie und wann der Wagen unterwegs war, etwa im Winter. Das Salz setzt auch Motorbauteilen zu. „Betroffen sind dann aber meist Anbauteile. Dann kann der mechanische Verstellmechanismus für die VTG-Lader festgehen.“ Dieser Bereich sitzt im Freien und ist dem Salz schutzlos ausgeliefert.

Der Turbolader ist zudem wassergekühlt. Muss man an ihm arbeiten, kann es sein, dass die Leitungen so fest sind, dass sie sich nicht mehr lösen lassen. Dieses Problem tritt auch bei den Temperaturfühlern im Lader auf. „Leider sind beide Fühler mit dem Kabel ein Teil, das mit rund 900 Euro nicht ganz billig ist. Das kann Reparaturen schon teuer machen“, sagt Philipp Krämer.

Auch andere Teile wie die aus Kunststoff bestehenden Wasserstutzen am Motor an der Öl-Wasser-Konsole unter dem Lader gehen manchmal kaputt und werden undicht. „Dann muss man zum Wechseln den ganzen Motor ausbauen“, sagt Philipp Krämer. „Auch die Klimaleitungen sind häufiger betroffen“, ergänzt Fabian Geyer.

Teile wie die Nockenwellenverstellung arbeiten eigentlich zuverlässig und grundsolide, doch steht ein Tausch an, ist die Arbeit am Turbo aufwändiger als am Sauger. „Wir haben in Einzelfällen beim 997.1 Turbo davon gehört, dass sich eine Hülse auf der Nockenwelle drehen kann, dann werden Ölbohrungen verschlossen und die Verstellung funktioniert nicht mehr“, sagt Fabian Geyer.

Der Wechsel auf die neue Motorgeneration des 997.2 mit Direkteinspritzung (DFI) gelang Porsche gut: „Wir haben keine Probleme an Wagen im Kundenkreis beobachtet und hören auch von Kollegen nichts“, sagt Fabian Geyer. Eine Schwachstelle im Motorumfeld teilen sie sich aber mit den DFI-Motoren, die mit dem Facelift auch beim Sauger eingeführt wurden: „Die Spanner für den Keilrippenriemen setzen sich gerne fest, aber das ist das

Einzige, was man anführen kann.“ Auch die Hochdruckpumpen für die Kraftstoffversorgung quitierten manchmal den Dienst.

Ebenfalls ein Teil, das Probleme bereiten kann: „Wir hatten beim 997.1 Turbo Fälle, bei denen sich das Innenleben des Kraftstofffilters aufgelöst hat“, sagt Fabian Geyer. Diese Minipartikel verstopfen die Einspritzdüsen. „Porsche schreibt vor, ihn alle 90.000 km oder alle sechs Jahre auszutauschen. Dieses Intervall sollte unbedingt eingehalten werden.“

Ein weiteres Thema teilt sich der Turbo mit dem 997 Sauger: „Wir haben viele Wasserrohre, die durch das ganze Auto nach vorne gehen. Diese Rohre sind aus Aluminium, die Verbindungsstücke aus Stahl. Da gibt es Kontaktkorrosion“, sagt Philipp Krämer. Auch den Kühlern im Vorderwagen sollte man Aufmerksamkeit schenken und darauf achten, dass sie sich nicht mit Dreck zusetzen. Bei Winterbetrieb ist hier mehr Kontrolle angeraten.

GETRIEBE

Das Schaltgetriebe beim 997.1 gibt sich unauffällig. „Die Kupplung ist so ausgelegt, dass sie locker 100.000 km durchhält“, sagt Manuel Krämer. Eine Besonderheit: Unterstützt wird

sie von der Servopumpe mit einem Druckspeicher, um die Bedienkräfte zu reduzieren. Lässt sich die Kupplung nach einiger Standzeit nur schwer treten, ist dies ein Zeichen dafür, dass er undicht ist.

Auch beim Tiptronic-Getriebe sind Schäden selten. Fabian Geyer hat allerdings einige Fahrzeuge im Kundenkreis, bei denen der Getriebedeckel Richtung Aufhängung undicht wurde. Dieser Deckel ist ohne Dichtung mit dem Gehäuse verbunden. „An der Stelle wird nur mit Dichtmasse gearbeitet.“ Porsche stellt dazu keine Unterlagen für eine Reparatur zur Verfügung. Die 997.1 mit Tiptronic und Saugmotor zeigten hier keine Auffälligkeit. „Es ist denkbar, dass die schiere Kraft des Turbo-Motors das Getriebegehäuse stärker verwindet.“ Die Beseitigung dieses eigentlich kleinen Problems ist teuer, weil Motor und Getriebe ausgebaut werden müssen.

Was sich die Tiptronic beim Turbo mit dem Sauger teilt: „Der Wählhebel zum Einlegen der Gänge kann im Laufe der Zeit schwergängig werden“, sagt Manuel Krämer. Das PDK im 997.2 ist mechanisch unauffällig. „Es gibt sich beim Anfahren nicht ganz so geschmeidig wie spätere Versionen“, sagt Fabian Geyer. Durch die längere Übersetzung gegenüber der Tiptronic laufe der 997.2 aber auf der Autobahn ruhiger.

Der 997 Turbo war der erste Wagen mit Allradantrieb, der eine elektronisch geregelte Mittelsperre bekommen hat, mit der man die Verteilung der Kraft besser steuern konnte, sagt Manuel Krämer. Aber auch sie verrich-



tet ihren Dienst im Alter ohne Auffälligkeiten. Die Manschetten für die Antriebswellen an der Vorderachse gehen gerne kaputt und sind aufwändig zu wechseln.

BREMSEN

Die Bremse des Turbos ist größer ausgelegt als die des Saugers. „Deshalb gibt es auch keine Probleme mit der Haltbarkeit. Aber natürlich sind die Teile deshalb beim Tausch etwas teurer“, sagt Manuel Krämer. „Wenn der Turbo zu sanft bewegt wird, kann es dazu kommen, dass die Bremsen Rost ansetzen, weil sie nicht freigebremst werden, oder die Beläge verglasen.“ Die Carbonbremsen – Serie

**„NATÜRLICH HAT EIN TURBO
EINE HÖHERE THERMISCHE
BELASTUNG ALS EIN SAUG-
MOTOR, ABER DIE KONSTRUK-
TION IST EXTREM AUSGEREIFT.“**

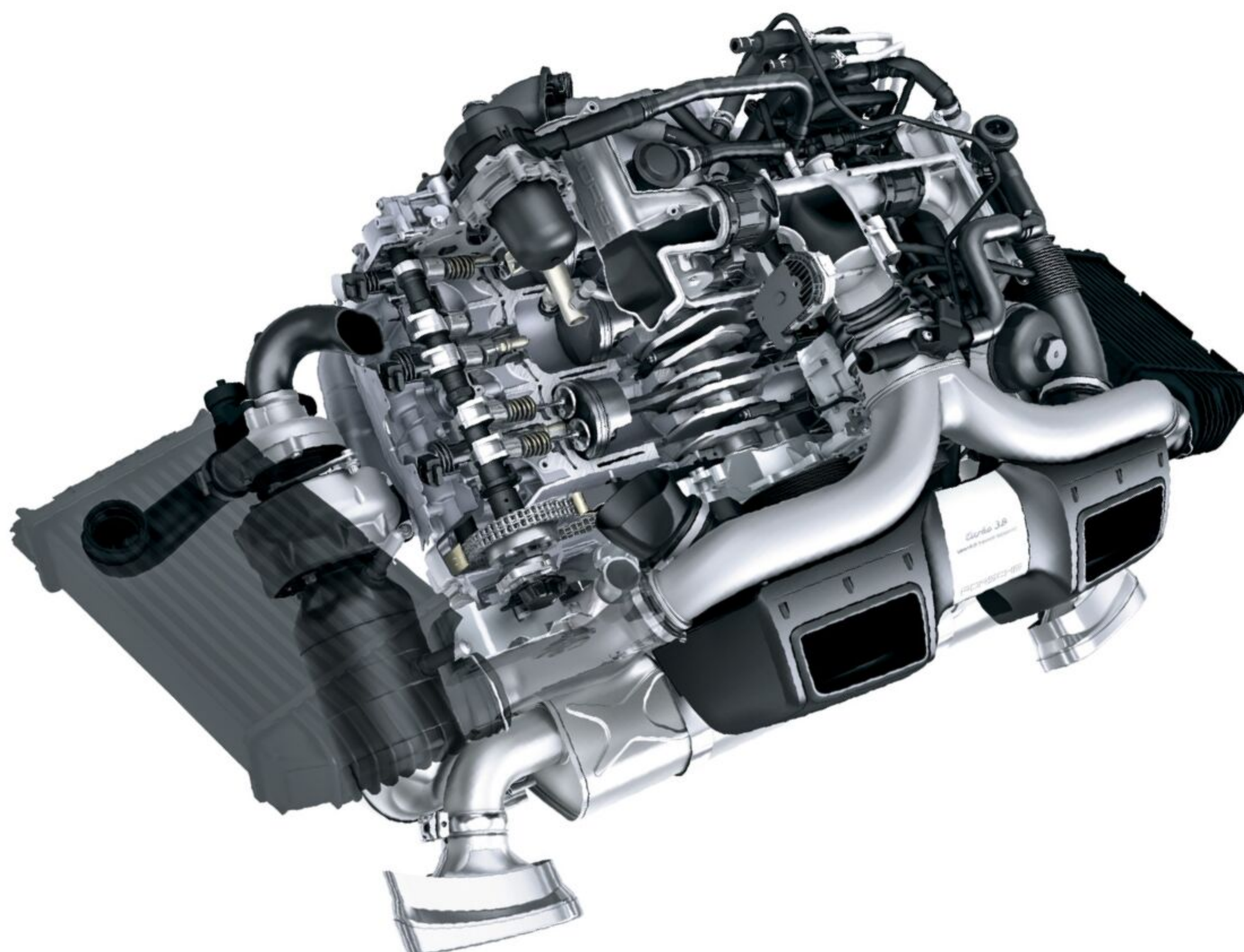
*Manuel (l.) und Philipp Krämer
von Krämer Sportwagen-Service in Vogt.*

beim Turbo S – sind haltbar, aber wenn etwas auszutauschen ist, wird es teuer. Manche Felgenreiniger können Schäden anrichten, auch Steinschlag. Einige Besitzer wechseln deshalb auf Stahlbremsen zurück.

Die großflächige Verkleidung des Unterbodens verdeckt ein sicherheitsrelevantes Problem: „Setzen Bremsleitungen Rost an, kann man das an einigen Stellen nicht erkennen“, sagt Fabian Geyer. Im Extremfall kann das zu Durchrostungen führen, einen ähnlich gelagerten Fall hatte Fabian Geyer bereits bei einem Boxster. „Der Wagen hatte sogar erst frisch TÜV bekommen.“ Deshalb nehme er bei jeder Wartung immer die Verkleidungen ab, um solche Stellen zu kontrollieren.

FAHRWERK

Die Spurgelenke an der Vorderachse können manchmal Spiel haben, an den Kolbenstangen der Dämpfer kann – ähnlich wie beim 997 Sauger – Korrosion auftreten. Die breiten Reifen der Hinterachse neigen in-





„DIE DIAGONALLENKER AN DER VORDERACHSE SCHLAGEN GERNE AUS UND POLTERN DANN, VOR ALLEM BEI FAHRTEN ÜBER KOPFSTEINPFLASTER.“

Fabian Geyer
von CG Sportwagen in Bamberg.

nen schnell zu erhöhtem Verschleiß, wenn die Fahrwerksgeometrie nicht korrekt eingestellt ist. Auch wenn das Reifenprofil von außen gut aussieht, kann der Reifen innen schon komplett verschlissen sein. Beim Reifenwechsel sollte man prüfen, wie gut die Batterien in den Reifendrucksensoren noch sind, weil es sonst zu Fehlermeldungen kommen kann, sagt Manuel Krämer.

„Die DiagonalLENKER an der Vorderachse schlagen gerne aus und poltern dann, vor allem bei Fahrten über Kopfsteinpflaster“, ergänzt Fabian Geyer. Das Gemeine an diesem Symptom: Auf der Hebebühne lässt sich kein Spiel erkennen. „Die kann man nur austauschen und dann ist das Problem beseitigt“, sagt Fabian Geyer. Er hat auch beobachtet, dass die Lenkgetriebe gerne zu leichter Undichtigkeit neigen.

INNENRAUM

„Vom Leder und der allgemeinen Haptik macht er einen wertigeren Eindruck als der Vorgänger 996“, sagt Philipp Krämer. Von der Verarbeitung her sei aber schon der 996 ein gutes Auto gewesen und ebenso haltbar. Da sei der 997 nicht im Vorteil. Es gehe auch hier meist um kleinere Probleme: „Bei der Klimateinheit des 997.1 greifen sich die Knöpfe schnell ab. Da ist ein Softlack drauf, der sich löst“, sagt Manuel Krämer. „Hier gibt es aber inzwischen guten Ersatz aus dem Zubehörhandel“, ergänzt Fabian Geyer. Auch die Knöpfe des Navigationsgerät werden gerne klebrig.



KAROSSERIE

Rost an der Karosserie ist kein Thema; was dem 997 Turbo aber zusetzt, ist Korrosion am Fahrwerk, weil es ab Werk nicht mehr mit Wachs geschützt ist. „Das war bei den luftgekühlten Porsche bis zum 993 noch der Fall, hier hat Porsche gespart“, sagt Manuel Krämer. Das ist nicht immer gleich zu erkennen, weil vieles von Verkleidungen verdeckt wird. „Am Unterboden gammeln Schrauben und Schellen recht schnell“, sagt Fabian Geyer. Selbst Autos, die von oben noch wie ein Neuwagen dastehen, können am Unterboden böse angegriffen sein.

997 TURBO – MODELLJAHRE UND STÜCKZAHLEN

MODELJAHR	997.1 TURBO	997.1 TURBO CABRIO	997.2 TURBO	997.2 TURBO CABRIO	997.2 TURBO S	997.2 TURBO S CABRIO	997.2 TURBO S 918	997.2 TURBO S CAB 918
2005	15	0	0	0	0	0	0	0
2006	2150	0	0	0	0	0	0	0
2007	7885	608	0	0	0	0	0	0
2008	4263	4282	24	15	0	0	0	0
2009	1315	1209	48	35	0	0	0	0
2010	0	0	2113	1075	832	592	0	0
2010 2R	0	0	328	180	546	301	0	0
2011	0	0	528	292	1180	821	38	37
2012	0	0	260	155	537	341	41	30
GESAMT	15.628	6099	3301	1752	3095	2055	79	67



Gut, wenn der 997.1 hier schon einmal versiegelt wurde. „Wir bieten das bei Wagen an, die hier noch in gutem Zustand sind. Die Nachfrage ist hoch“, sagt Geyer.

WARTUNG UND REPARATUREN

Der Motorraum eines Turbos ist um einiges verbauter als beim Sauger. Deshalb sind einfache Dinge wie etwa ein Wechsel der Zündkerzen aufwändiger. „Um an den Motor heranzukommen, muss man beim Turbo deutlich mehr Zeitaufwand einrechnen“, sagt Philipp Krämer. Die Teilepreise seien gegenüber dem Sauger nicht viel höher. Was sich am Ende auf der Rechnung niederschlägt, sei der höhere Arbeitslohn.

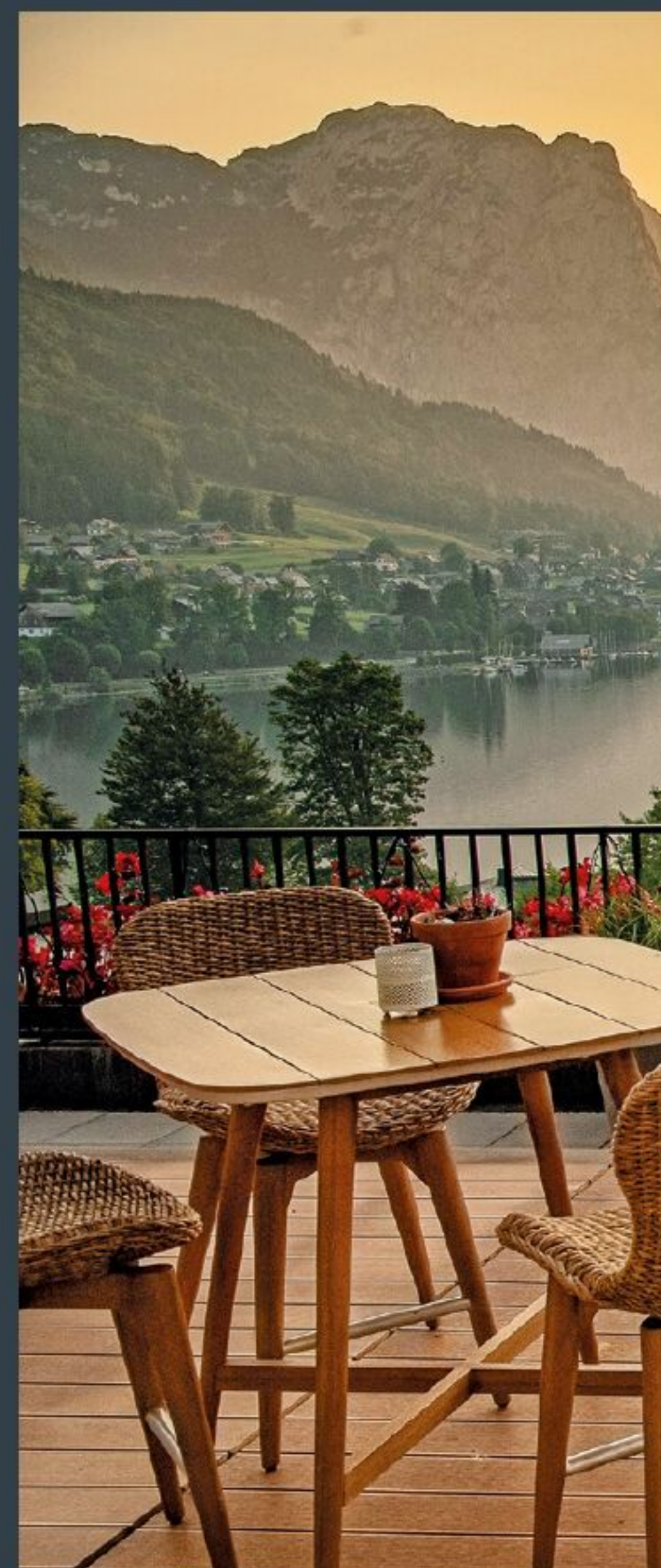
Alle zwei Jahre ist die so genannte kleine Wartung fällig, die in der Regel nur den Tausch von Motoröl samt Filter und Bremsflüssigkeit beinhaltet. Alle vier Jahre folgt eine große Inspektion. Die Zwei-Jahres-Inspektion setzt Fabian Geyer bei 800 bis 1000 Euro an. Der Vier-Jahres-Service, bei dem unter anderem der Zündkerzenwechsel fällig ist, kommt etwa doppelt so teuer.

Die Teileversorgung für den 997 über Porsche ist noch gut. „Wir verbauen Originalteile, weil die Qualität dann auf alle Fälle passt“, sagt Manuel Krämer. Fabian Geyer hält es so: „Bei einzelnen Teilen, wie etwa den Bremsscheiben, kann man auf Material von Sebro zurückgreifen. Auch Filter und Zündspulen nehmen wir aus dem Zubehör.“

FAZIT

Die allgemein gute Qualität der Fahrzeuge führt dazu, dass die Preise für gebrauchte 997 Turbo hoch sind. Ein gründlicher Blick auf den Unterboden sollte beim Kauf an erster Stelle stehen. Ob man lieber einen 997.1 wählt oder den 997.2, ist in Fragen der Langlebigkeit kein Unterschied. Einen Turbo-Zuschlag für Wartung und Reparaturen muss der neue Besitzer immer einplanen, vor allem am Motor. ◀

Text: Tobias Kindermann · Fotos: Porsche



AUSFAHRT? MONDI. IM FRÜHLING DURCH DIE BERGE.

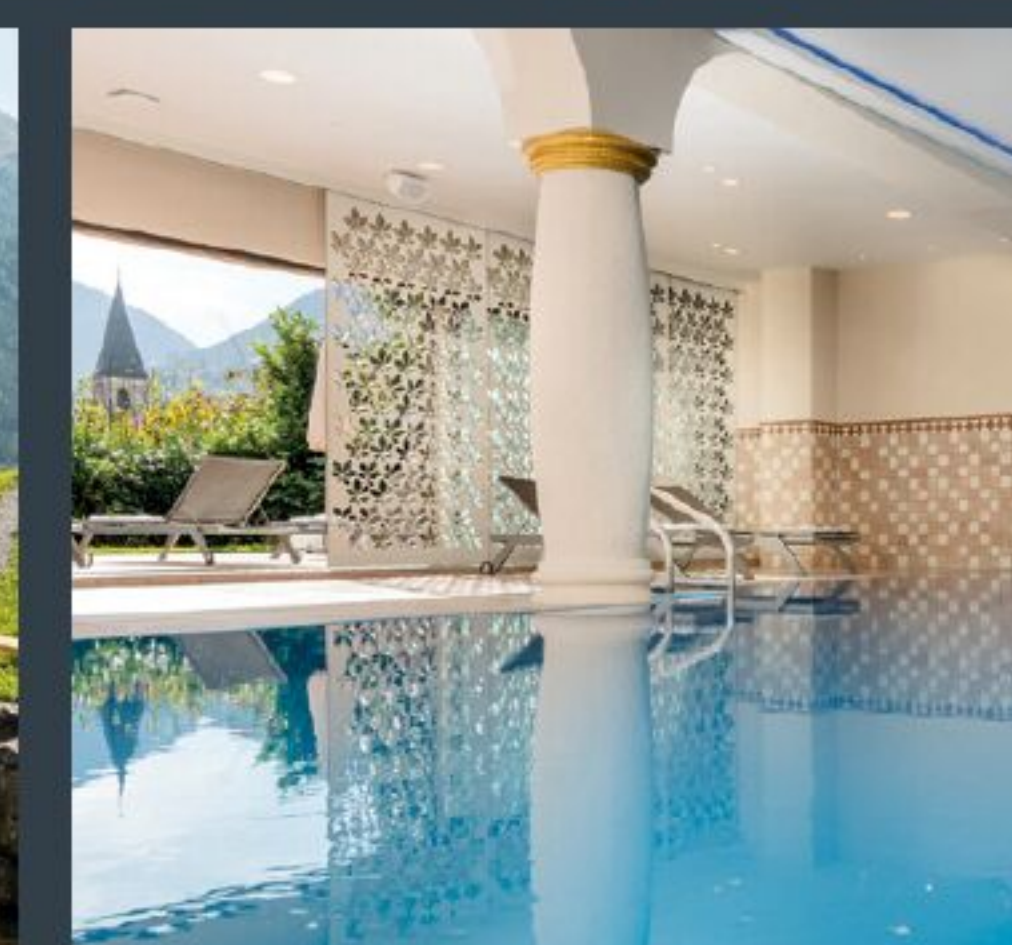
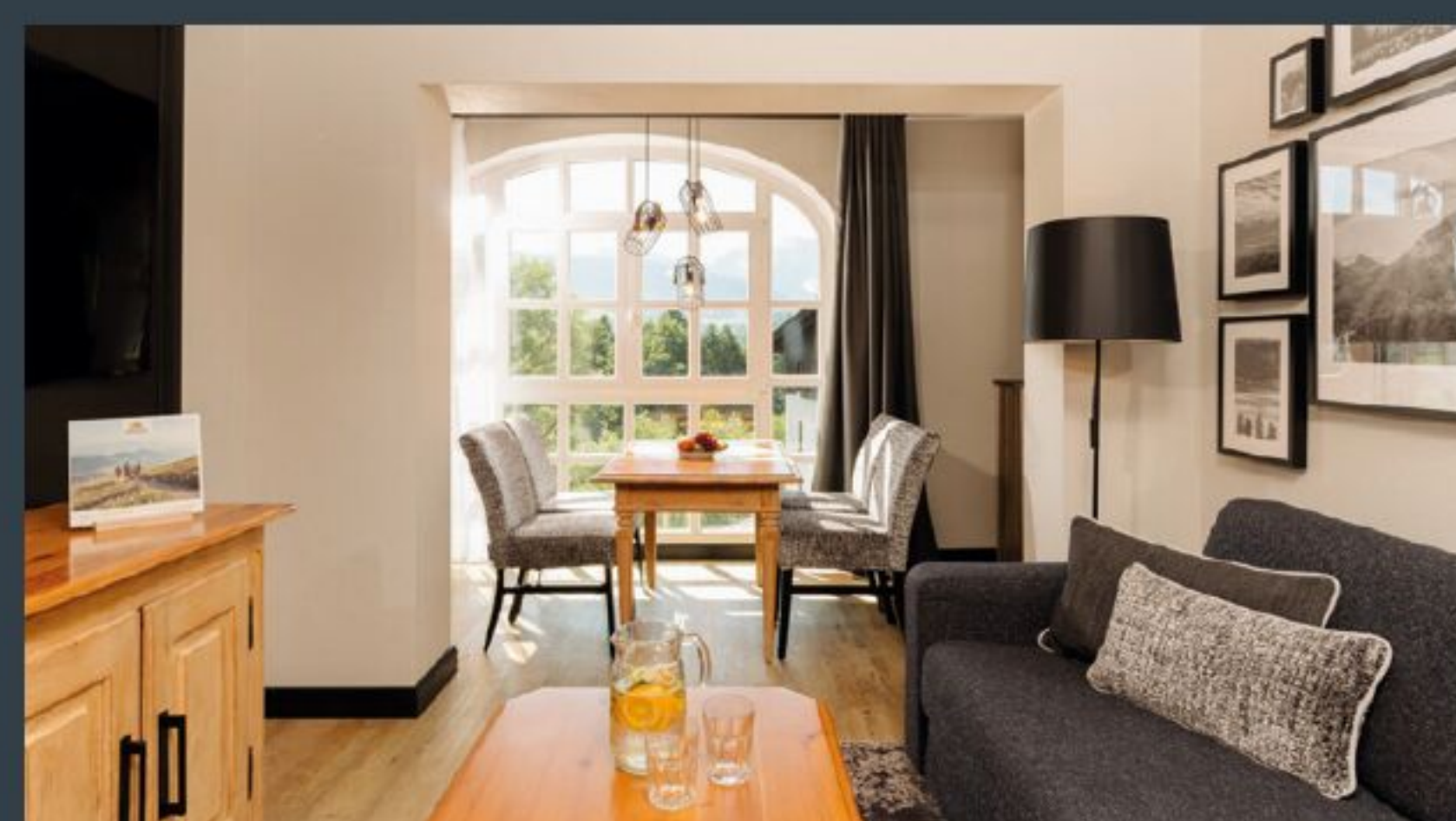
ENTDECKEN SIE BESONDERE RÜCKZUGSORTE IN DEN BERGEN. IN BAYERN, ÖSTERREICH & SÜDTIROL.

Nahe Hallstatt. An wunderbaren Alpenstraßen. Auf dem Weg in den Süden. Zwischen Brenner und Timmelsjoch.

Mit:

- ✓ neu gestalteten Appartements, Suiten & Chalets
- ✓ fantastischen Gipfel-Panoramen
- ✓ **** Angeboten: Wellness | Kulinarik | Unterhaltung
- ✓ eigenen E-Lade-Säulen & Parkplätzen
- ✓ herzlichem Service & rundum freundlicher Atmosphäre

Ideal als Ziel. Oder für einen kurzen Zwischenstop.



Wir heißen Sie von  willkommen.



MONDI HOTELS & RESORTS

Grundlsee | Oberstaufen | Bad Gastein | Axams | Tschermers

www.mondihotels.com

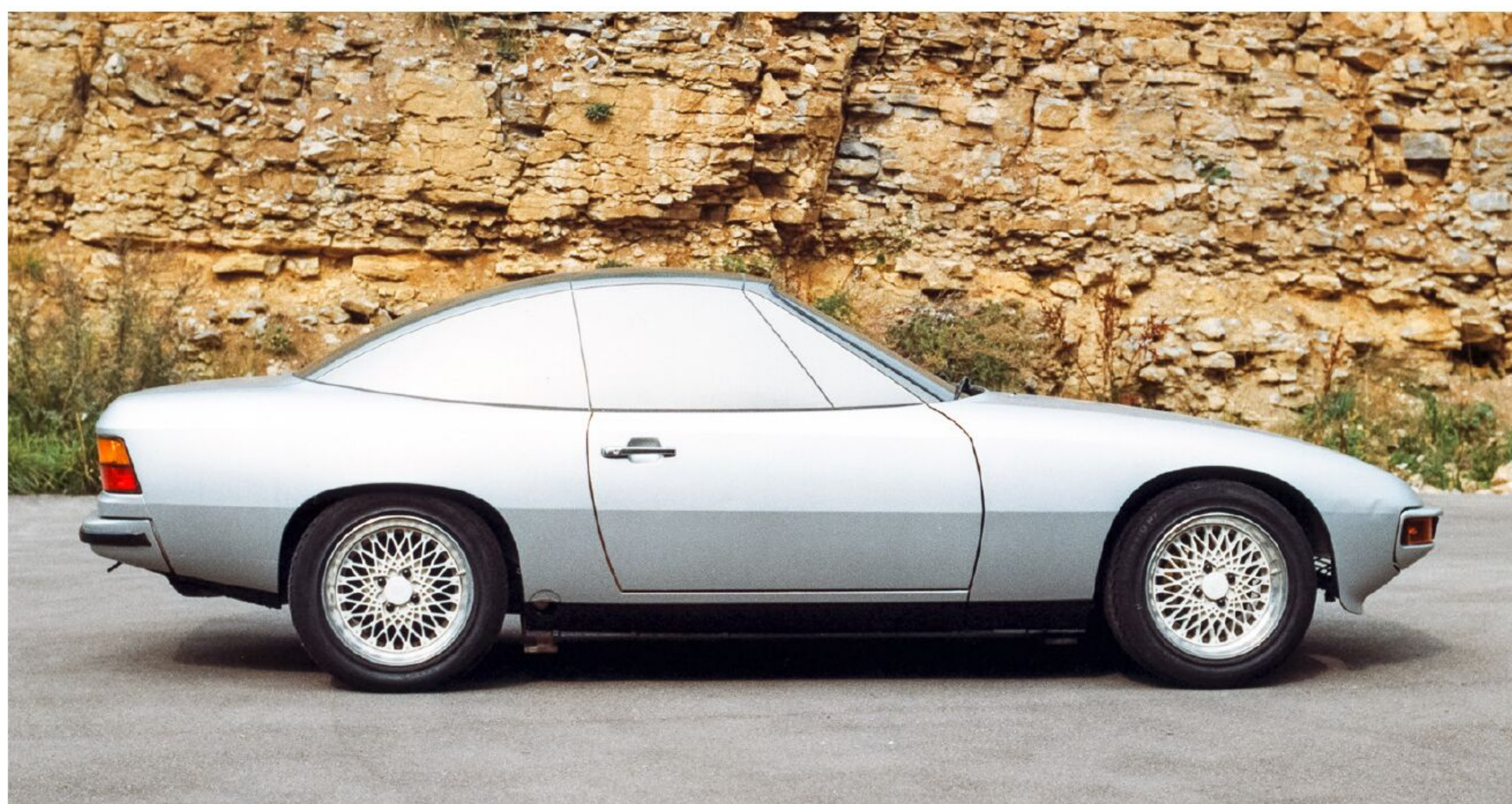
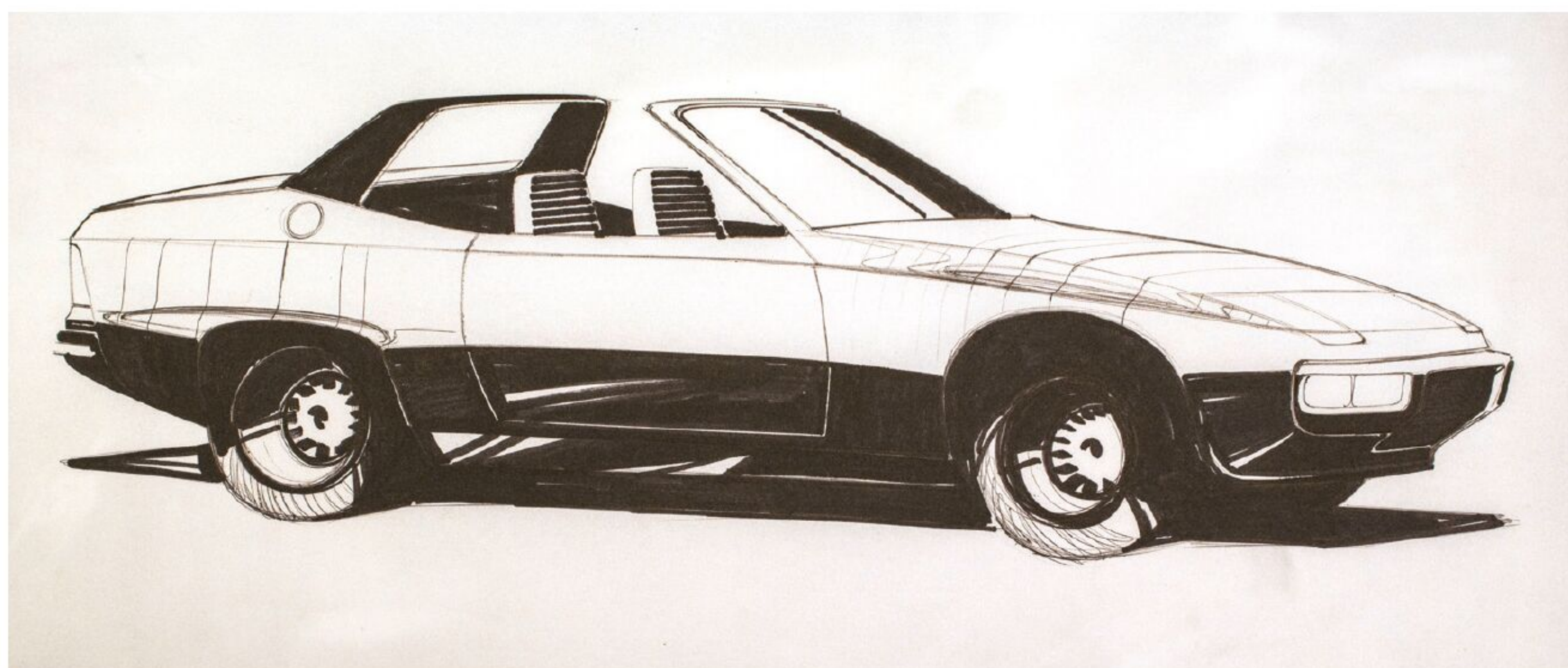
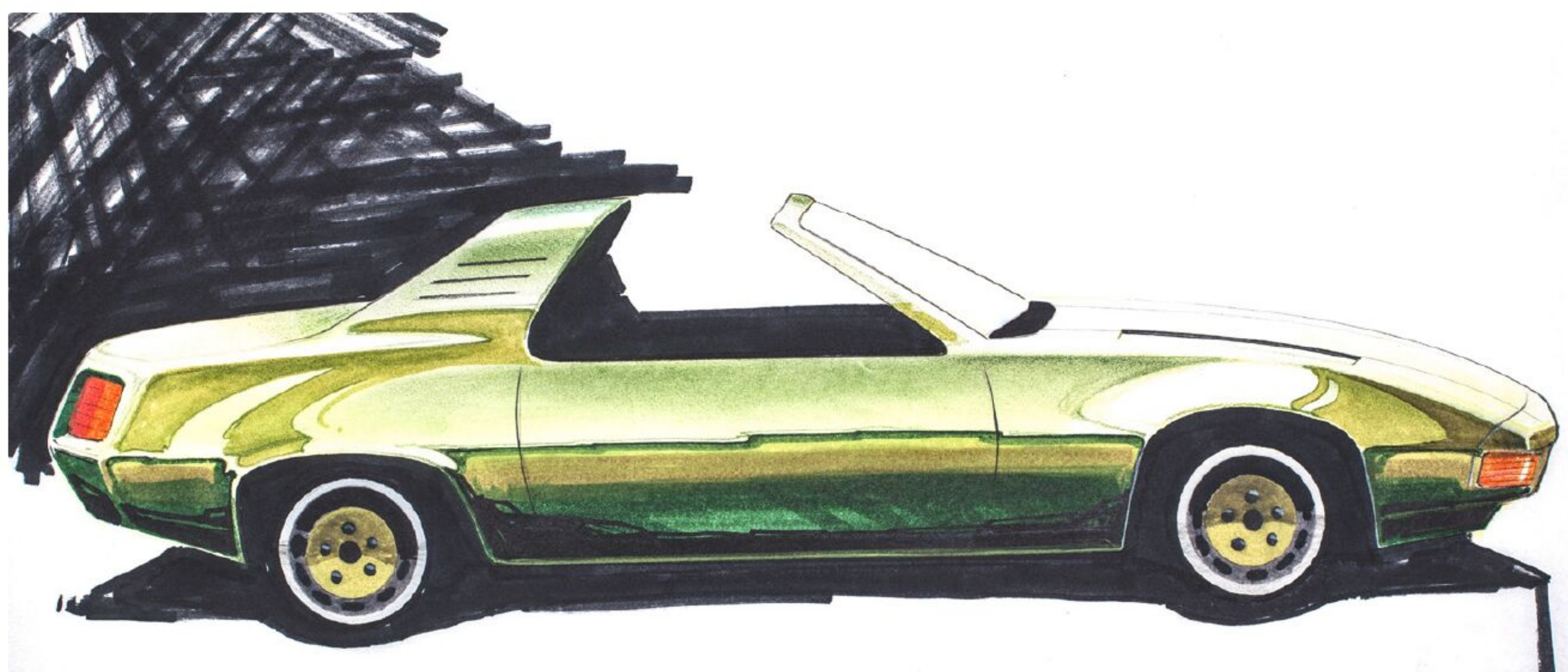
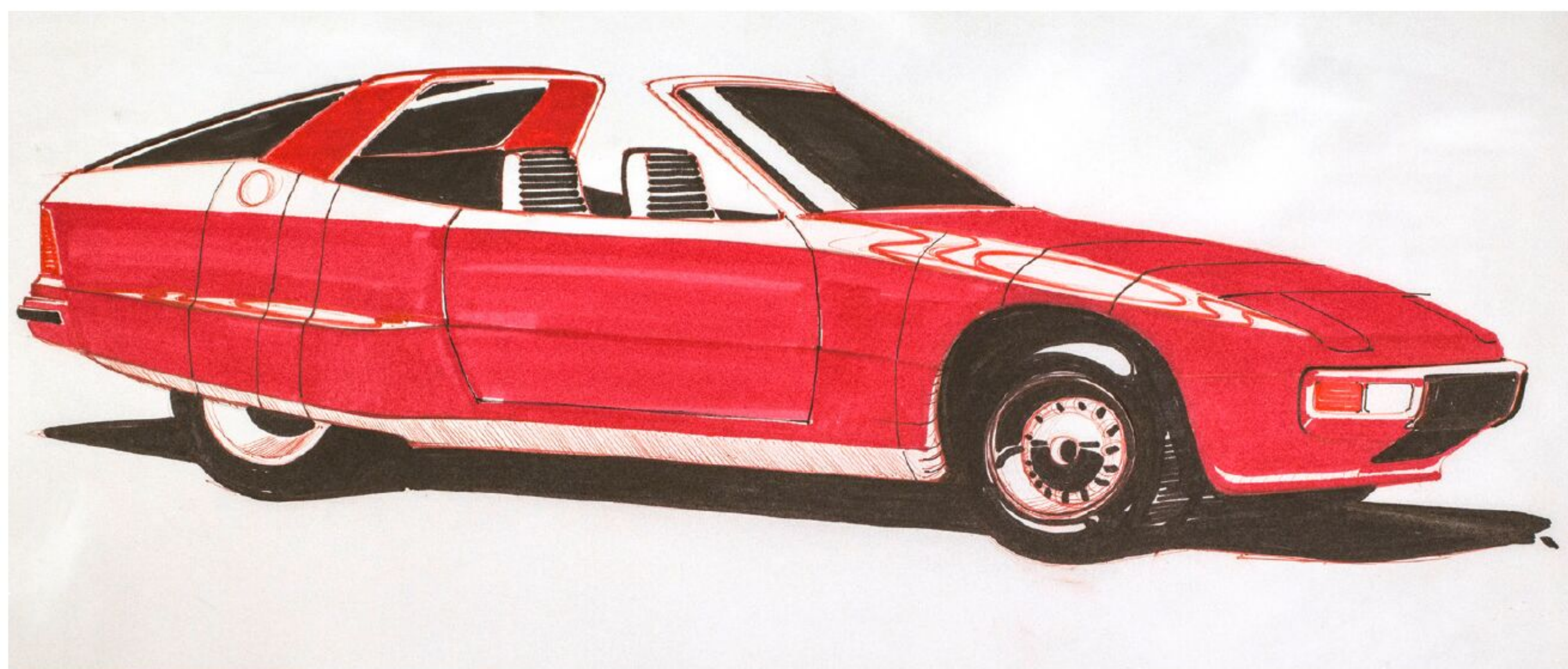
REPORT – 924 TURBO TARGA

MACHBARKEITSSTUDIE

Sie zählen zu den Schlüsselmomenten der Porsche-Modellhistorie: die Erfindung der Wagengattung mit dem Namen Targa, die Adaption des Turboladers für die Großserie. Eine Verbindung aus beidem kam nur beim 911 Turbo Targa der G-Serie zustande – einen Transaxle-Targa gab es nie. Oder doch?







Aus Porsche-Sicht ergab alles Sinn: Die Targa-Version des vierzylindrigen 912 hatte sich gut verkauft und dessen Nachfolger 914 war als Porsche für Einsteiger von vornherein als Targa konzipiert worden. Eine Targa-Variante des neuen Einstiegmodells 924 schien der nächste logische Schritt zu sein.

Die Konzeption des 924 Targa begann 1977, als das populäre Vorbild, der 911 Targa, bereits zehn Jahre am Markt war. Parallel dazu ging die Entwicklung der Turbo-Version des Vierzylinder-Transaxle-Modells in die letzte Phase. Der 170 PS starke und 225 km/h schnelle 924 Turbo schloss mit Beginn des Modelljahres 1979 die große Lücke zwischen dem 924-Basismodell mit 125 PS und dem 911 SC mit 180 PS. Damit hielt der einen entscheidenden Respektabstand zum Elfer ein und bediente gleichzeitig jene Kunden, die dem Transaxle-Konzept zugeneigt waren, aber keinen teuren 928 mit 240 PS und 4,5-Liter-V8-Motor kaufen wollten.

912 UND 914 ALS TARGA-VERSION

„Der neue Porsche 924 Turbo bedient sich der im Rennsport und beim 911 Turbo in der Serie erprobten Technik, die heute zur Erreichung hoher Motorleistung vorgezogen wird – der Abgasturboaufladung“, schickte Porsche in einer Pressemitteilung voraus. Die Werbung rückte den 924 Turbo in die Nähe des „großen Bruders“ Turbo. Das Ganze klang nach Selbstläufer.

Dem Fahrwerk des 924 hatten schon viele Tester bescheinigt, dass es mehr Leistung vertragen könne als die anfänglich gebotenen 125 PS. Somit war die Turbo-Version nur eine logische Verbindung vorhandener Technologien, ein Ausschöpfen vorhandener Potentiale. „Keine Frage, dass mit dem Turbo-Motor erst die in der 924-Konzeption steckenden Reserven mobilisiert werden“, schrieb Reinhard Seiffert im Christophorus.

Die größten Änderungen hatte durch die Umrüstung vom Sauger zum Turbo das 2,0 Liter große, aus dem VAG-Konzernregal stammende EA 831-Aggregat erfahren, das vor dem Einbau am Band in Neckarsulm auf einer eigenen Fertigungslinie in Zuffenhausen montiert und getestet wurde.

War der Vierzylinder bereits für den Einsatz im 924 entsprechend modifiziert und optimiert worden, gingen die Änderungen



**„KEINE FRAGE, DASS MIT DEM TURBO-MOTOR
ERST DIE IN DER 924-KONZEPTION STECKENDEN
RESERVEN MOBILISIERT WERDEN.“**

Reinhard Seiffert, Christophorus

beim Turbomotor noch tiefer. Dessen neuer Zylinderkopf bestand aus einer Aluminiumlegierung mit Siliziumanteilen, abgestimmt auf die hohen Temperaturen eines Turbomotors. Der Brennraum war neugestaltet und die Verdichtung von 9,3 : 1 beim Saugmotor auf 7,5 : 1 zurückgenommen worden. Zurückgesetzte und am Auslass um drei Millimeter vergrößerte Ventile sowie an die Ansaugseite verlegte Platin-Zündkerzen ermöglichten einen an die turbo-typischen Verhältnisse angepassten Verbrennungsablauf.

KLEINER BRUDER DES 911 TURBO

Den Lader des Typs KKK 26 platzierten die Ingenieure um Projektleiter Jochen Freund so nah wie möglich am Auspuffkrümmer auf der Beifahrerseite und leiteten die Ladeluft quer über den Motor zur Ansaugseite. Weil sich dadurch die Platzverhältnisse im Motorraum änderten, mussten Lichtmaschine und Motor für die Klappscheinwerfer verlegt werden.

Wartungsfreie Transistorzündung, angepasste K-Jetronic, zwei Benzinpumpen statt einer Pumpe wie beim normalen 924 und eine von 5,0 auf 5,5 Liter vergrößerte Ölmenge ergänzten die umfangreichen Umbaumaßnahmen. Die resultierten in einer um 36 Prozent gestiegenen Literleistung: 170 PS bei 5500/min blies der mit einem Druck von 0,7 bar arbeitende KKK-Lader dem Zweiliter-Vierzylinder ein.

Von außen war die aufgeladene Version – bei Porsche als Typ 931 vermerkt, die rechts-gelenkten Versionen erhielten die Nummer 932 – sofort an den zusätzlichen NACA-Atemlöchern in der Motorhaube zu erkennen. Die 15 Zoll großen Fünfloch-Leichtmetallräder im Speichen-Design und eine leistungsfähigerer

Bremsanlage waren ebenso serienmäßig wie der schwarze, umlaufende Heckspoiler aus Polyurethan. Für einen geringen Luftwiderstand sorgte bei einer Stirnfläche von $1,79 \text{ m}^2$ ein c_w -Wert von 0,35.

START DES PROJEKTS IM MAI 1977

Porsche sprach davon, dass es inkonsequent gewesen wäre, „die Hochleistungscharakteristik des 924 Turbo durch aufdringliche, luftwiderstandserhöhende Änderungen herzustellen“, aber die neue 924-Variante fiel dennoch auf.

Die ersten 924 Turbo wurden mit schwarz eloxierten Zierleisten an den Fenstern und wahlweise mit Zweifarben-Lackierung so-

wie Sitzen mit Mittelstreifen in Schottenkaro-Stoff ausgeliefert – Aufmerksamkeit war ihnen damit gewiss. „Zweifler werden bei Porsche mit dem Hinweis beruhigt, dass der 924 Turbo auch einfarbig geliefert werden kann – ohne Aufpreis“, beruhigte Gert Hack die Leser von *auto, motor + sport* nach dem ersten Test.

Auf den ersten Blick wirkte der mit Spoilern, Aluminiumfelgen im Speichenraddesign und den häufig geordneten Zweifarben-Lackierungen ausgerüstete Turbo wie ein optisch überreizter 924, beim zweiten Hinsehen entpuppte er sich als ein feines, anspruchsvolles Stück Technik, als der perfekte Transaxle-Wagen für echte Sportfahrer. Das galt umso mehr, als zum Modelljahr 1981 eine



modellgepflegte Version erschien. Die verfügte mit 177 PS über ein Plus an Leistung, gab sich besser ausgestattet und sparsamer im Verbrauch.

PLANUNG MIT SAUGER UND TURBO

In der Zwischenzeit wurde aber noch an einer weiteren 924-Spielart gearbeitet: Das Ergebnis war ein Turbo-Targa-Prototyp, der 1979 wie ein kurzes Zwischenhoch die Baureihe aufhellte.

Unter der Auftragsnummer 927/57 hatte am 1. Mai 1977 die Entwicklung des 924 Targa begonnen. Porsche-typisch wurden zwei Typnummern vergeben: der Linkslenker erhielt die Konstruktionsnummer 941, der Rechtslen-

ker die 942. Eine Ausführung mit Saug- und eine mit Turbomotor gehörten von Anfang an zur Planung. Sowohl Fahrwerk als auch Triebwerk sollten jeweils unverändert übernommen werden.

Gestalterisch, auf dem Papier, spielten die Designer mehrere Ideen eines 924 Targa mit manuell herausnehmbaren Dachteil durch, etwa als Coupé mit großer gläserner Heckklappe oder als eigenständige Stufenheck-Ausführung. Gleichzeitig nahm eine völlig neue Idee eines Targa-Konzepts für die Zukunft ihren Anfang. Diese sollte es möglich machen, ein gläsernes Dach über die Heckscheibe zu schieben – so wie es später beim 993 Targa der Fall war.

Der Porsche-typische Ansatz mit Überrollbügel wurde jedoch ebenfalls verfolgt. Als Basis des Transaxle-Targa-Prototyps diente ein 924 Turbo des Modelljahres 1979 im gleißenden Alpinweiß und dazu stark kontrastierenden Schottenkaro-Mittelbahnen auf den Sitzen. Noch 45 Jahre später wirkt das Einzelstück aus dem Fundus des Porsche-Museums wie ein Vertreter der Großserie, so unauffällig fügt sich das Targa-Konzept in die Gesamtlinie, so serienreif wirkt das fertige Auto. Das herausgenommene Dachteil fällt erst beim zweiten Hinsehen auf.

Die Dachlinie der Targa-Studie folgt der bekannten 924-Form mit großer Glaskuppel. Die Oberseite des Bügels, die etwa ein Drittel

**UNAUFFÄLLIG FÜGT SICH DAS TARGA-KONZEPT IN
DIE DACHLINIE, DAS HERAUSGENOMMENE DACHTEIL FÄLLT ZUERST
GAR NICHT SO AUF. DAS FERTIGE AUTO WIRKT SERIENREIF.**





924 TURBO TARGA

der Dachoberseite ausmacht, trägt den gleichen Kunststoff wie das Targadach, so dass sich eine stimmige, an das Vorbild 911 erinnernde Optik ergibt.

Der Spezialschlüssel zum Ver- und Entriegeln des Dachs liegt griffbereit im Handschuhfach, ganze 328 Kilometer zeigt der Zähler des Tachometers. Wann ist der Prototyp, den wir Meter für Meter per Hand durch das Fotostudio bewegen, wohl das letzte Mal aus eigener Kraft gefahren?

KAROSSERIESTEIFIGKEIT UND KOSTEN STIMMEN NICHT

Der in der „Dokumentation von Entwicklungsprojekten und Fahrzeugbaureihen“ festgehaltene Projektabschluss wird auf den 29. Februar 1980 datiert. Weil die Entwicklungs- und Werkzeugkosten als zu hoch geschätzt wurden und die Karosseriesteifigkeit nicht überzeugen konnte, wurde die Entwicklung einer 924-Targa-Version gestoppt.

Auch der in Startlöchern stehende 944 trug wohl zu dieser Entscheidung bei. Eine Cabrio-Version des 944 erschien als die bessere Lösung, die bei der 924 Targa-Entwicklung gewonnenen Erkenntnisse flossen bei diesem Projekt mit ein – auch diese Entwicklung lief unter der Typnummer 941.



**DIE ENTWICKLUNG DES 944 CABRIO
LIEF UNTER DER IDENTISCHEN
TYPNUMMER 941. ERKENNTNISSE
DER TARGA-STUDIE FLOSSEN
DORT MIT EIN.**



924 Turbo

Motor: wassergekühlter ohc-Reihenmotor Typ M31/01 mit Abgas-Turbolader KKK 26

Zylinder: 4

Bohrung x Hub: 86,5 x 84,4 mm

Hubraum: 1984 cm³

Leistung: 170 PS bei 5500/min (177 PS bei 5500/min)

Drehmoment: 245 Nm bei 3400/min (250 Nm bei 3500/min)

Verdichtung: 7,5:1 (8,5:1)

Gemischaubereitung: mech. Einspritzung Bosch K-Jetronic

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Fünfgang-Schaltgetriebe

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

Fahrwerk: Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, Querlenker unten, Stabilisator (vorn), Schräglenker und querliegende Drehstabfedern, Stabilisator (hinten)

Bremsen: innenbelüftete Scheiben rundum

Radstand: 2400 mm

Spur: 1418 mm (vorn), 1372 mm (hinten)

L x B x H: 4213 x 1685 x 1270 mm

Räder/Reifen: 6 J x 15 mit 185/70 HR 15, auf Wunsch 6 J x 16 mit 205/55 VR 16

Leergewicht: 1180 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1500 kg

Höchstgeschwindigkeit: 225 km/h (230 km/h)

Beschleunigung 0-100 km/h: 8 s (7,5 s)

Verbrauch: 14 l Super / 100 km (13 l Super)

Bauzeit: 1978-1984

Stückzahl: 12.427 (Serie I: 7136 / Serie II: 5291)

Preis: 39.980 DM (1979)

Aber Targa meinte nicht automatisch Bügel, wie der zweite Anlauf einer offenen 924-Version mit beweglichen Dachteilen aus Glas deutlich machte. „Die Dach- und Heckscheibenkontur ist so gestaltet, dass die Möglichkeit besteht, ein gläsernes Dach über die Heckscheibe zu schieben“, heißt es im Protokoll. Fotos aus dem „8.000-km-Dauerlauf mit Fahrzeug 931 A 17 Targa“ zeigen einen 924 mit Stufenheck, typischem Targadach-Mittelteil und einem dem späteren 993 Targa sehr ähnlichen hinteren Dachaufbau aus Glas. Also einen Targa ohne Bügel.

Auch hier wurden die Kosten als zu hoch eingeschätzt sowie die notwendige Steifigkeit der Karosserie als nicht gegeben bemängelt. Die Dachkonstruktion konnte ebenfalls nicht überzeugen. „Verschieben des Targadachs über die Heckscheibe war mechanisch und optisch unbefriedigend. Sicht nach hinten mit abgelegtem gläsernen Dach ungenügend. Typisierungsschwierigkeiten erwartet“, lautete das abschließende Urteil.



Die Nachfrage nach einem offenen Porsche in der Preisklasse des 924 blieb jedoch. Noch 1984/1985 geisterten Bilder des besagten Stufenheck-924 durch die Presse, eine Premiere im Herbst schien denkbar. „Ein kleines Porsche-Cabrio mit Kofferraum wird seit langem gewünscht, besonders in Amerika. Die schwäbische Spezialfirma Baur hat diesen Prototyp mit den abnehmbaren Dachteilen zusammen mit Porsche entworfen“, schrieb der STERN.

Und MOT sah den Porsche 942 als Nachfolger des 924 und auch in einer „halboffenen Targa-Version“ (Aufpreis zur Coupé-Variante: 2.500 Mark) bereits auf der IAA 1985 sein Debüt feiern. Selbst 1988 wurde noch über eine endgültige Absage an das Konzept 924 Targa spekuliert.

Am Ende blieb es dabei, dem großem, herausnehmbarem Stahldach bei 924 und 944 die Bezeichnung „Targa“ mit auf den Weg zu geben. Turbo, Targa und Transaxle blieben eine Vision, die nie in Serie ging. Leider. ◀

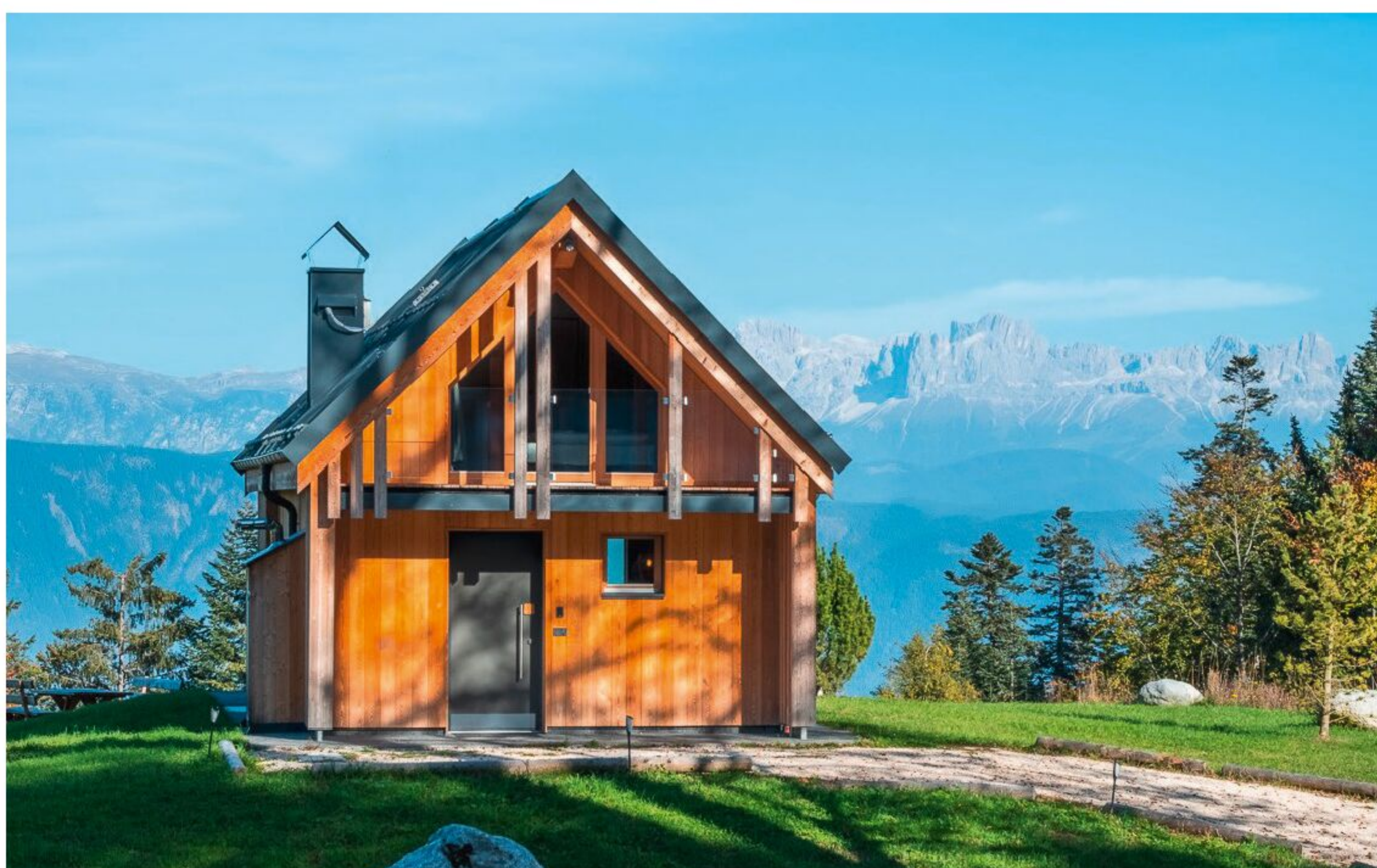
Text: Jan-Henrik Muche

Fotos: Götz von Sternenfels / Porsche



Fehl-Farbe: Turbo ja, aber ohne die spezifische Frontmaske mit den vier NACA-Lüftungsöffnungen. Wie das? Immerhin basiert die Studie auf einem serienmäßigen 924 Turbo von 1979.

ANZEIGE



GENIEßEN SIE DIE ELEGANZ DES FRÜHLINGS,
HOCH OBEN AM MENDELPASS IN IHREM
CHALET SISSI IN SÜDTIROL.



Egal ob für Gruppen, Familien oder ein romantisches
Wochenende zu zweit. In unseren modernen und voll
ausgestatteten Chalets mit Sauna, Sonnenterrassen
und Dolomitenblick findet jeder seinen Rückzugsort!



chaletsissi.com | info@chaletsissi.com

FUTURE CLASSIC – CAYENNE TURBO S TYP 9PA

TOP OF THE POPS

Wir finden, dass der Cayenne Turbo S von gestern das Zeug zum Liehaberstück von morgen hat. Ein großer Typ aus der ganz kleinen Nische, ein SUV mit Supersportwagen-Power, völlig unvernünftig stark und selten noch dazu. Muss man haben, oder?







Finale Ausbaustufe: Das Heck trägt noch das ursprüngliche Design der ersten Cayenne-Generation, Schürze und Sportauspuff sind Teil des Facelifts.

Ja, es stimmt, dass andere Porsche gleichen Alters schon weiter sind. Boxster 550 Spyder, Cayman S Sport oder 996 Carrera 4S sind Autos, deren zweite Karriere schon begonnen hat. Solchen Typen mit extra sportlichem Profil fällt es leicht, neue Freunde zu finden. Andere tun sich schwerer.

Der Cayenne der Nullerjahre weckt auch nach rund zwei Jahrzehnten nur mühsam Gefühle bei Enthusiasten und Sammlern, weil es noch immer nicht als Selbstverständlichkeit betrachtet wird, dass auch ein SUV ein echter Porsche sein kann. Aber wenn nicht der Turbo S, welcher denn sonst?

Intime Kenner der Cayenne-Baureihe 9PA führen zu Recht limitierte Sondermodelle wie den Transsyberia (285 Stück) oder GTS Design Edition 3 (593 Stück) ins Feld. Über den Superlativstatus des Top-Trumpfs verfügt jedoch nur der Turbo S – immerhin war er eine ganze Weile der stärkste Porsche im Programm. Wer das Maximum an Leistung wollte, griff zum großen Viertürer. Den Nutzwert gab's kostenlos dazu.

Zur Premiere des ersten Cayenne Turbo S der ersten Generation zum Modelljahr 2006 lag noch der Supersportwagen Carrera GT mit seinem 612 PS starken V10-Saugmotor vorn. Aber danach stand der Cayenne Turbo

S ganz oben. Weder der 911 Turbo mit 480 PS noch der spätere GT2 mit 530 PS lieferten mehr Leistung. Das SUV legte kontinuierlich nach und hielt die Sportwagen auf Abstand. Es brauchte schon einen GT2 RS mit 620 PS, um die Machtverhältnisse wieder geradezurücken.

Der Werdegang des Cayenne mit Aufladung verlief stufenweise. Bereits seit dem ersten Tag der nach 911 und Boxster dritten Porsche-Baureihe gehörte die Turbo-Version zum Cayenne-Portfolio. Cayenne S und Turbo verfügten über die gleiche Motorbasis, den V8 mit 4,5 Litern Hubraum. Im S-Modell leistete der Achtzylinder 340, im Turbo 450 PS.

40.000 MARK AUFPREIS FÜR TURBO

Gemäß der hauseigenen Philosophie war der Cayenne Turbo ein Luxusgut, die maximale Verbindung aus Komfort und Leistung, und kostete im Vergleich zum Sauger rund 40.000 Mark Aufpreis! Als Luxuszuschlag musste wohl auch der Testverbrauch von 23,3 Litern verstanden werden, den auto, motor + sport ermittelte. „Zu viel für ein einzelnes Auto, viel zu viel für eines der Marke Porsche, die sich in der Vergangenheit nicht nur der Sportlichkeit, sondern meist auch der Effizienz verpflichtet fühlte“, notierte Tester Wolfgang König.

Cayenne Turbo S Typ 9PA

Motor: wassergekühlter 24V-dohc-90°-V-Motor Typ M 48/51T mit Biturboaufladung

Zylinder: 8

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

Hubraum: 4806 cm³

Leistung: 404 kW (550 PS) bei 6000/min

Drehmoment: 750 Nm bei 2250/min–4500/min

Verdichtung: 10,5 : 1

Max. Ladedruck: 1,0

Gemischaufbereitung: Benzin-Direkteinspritzung

Kraftübertragung: Allradantrieb

Getriebe: Sechsgang-Tiptronic S Typ A 48/50

Karosserie: selbsttragende, vollverzinkte Karosserie

Fahrwerk: Einzelradaufhängung rundum, Luftfederung mit Niveauregulierung, Höhenverstellung und kontinuierlicher Dämpferverstellung

Bremsen: Sechskolben-Alubremssättel (vorn), Vierkolben-Alubremssättel (hinten), innenbelüftete Scheibenbremsen 380 x 38 mm (vorn), 358 x 28 mm (hinten); a. W. PCCB-Bremse

Radstand: 2855 mm

Spur: 1659 mm (vorn), 1682 mm (hinten)

Länge x Breite x Höhe: 4795 x 1957 x 1675 mm

Reifen/Räder: 295/35 R 21 auf 10 J x 21

Leergewicht: 2355 kg

Zul. Gesamtgewicht: 3080 kg

Höchstgeschwindigkeit: 280 km/h

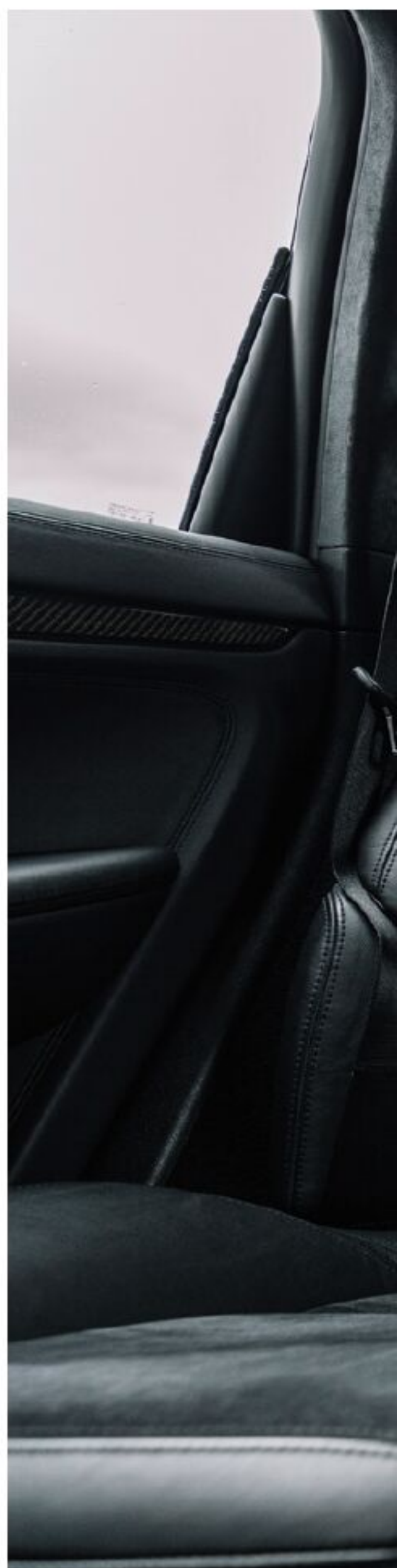
Beschleunigung 0–100 km/h: 4,8 sec

Bauzeit: 2008–2009

Stückzahl: 2184

Preis: 132.774 Euro (2008)





Vollausstattung ab Werk: Leder, Alcantara, sportliche ausgeformte Einzelsitze hinten und Sport-Taste auf der Mittelkonsole. Cockpit und Innenraum schweben bei Material und Extras im Überfluss.



Ab Mitte 2005 führte Porsche als Extra einen Zuschlag von 50 PS für rund 15.000 Euro im Programm.

Durch einen von 0,6 auf 0,8 bar erhöhten Ladedruck, größere Ladeluftkühler und eine neue Motorsteuerung kam der Biturbo-V8 auf 500 PS. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h verbesserte sich von 5,6 auf 5,3 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit erreichte erstmals die 270-km/h-Marke. Spitzenwert bei serienmäßigen SUV weltweit! Ein ähnlich konfigurierter 911 Carrera 4 mit Tiptronic war gerade einmal 5 km/h schneller.

2005 ERSTMALS WLS AUCH BEIM CAYENNE

Der Cayenne Turbo mit Leistungssteigerung – eine reizvolle Kombination, zu der aktuell keine Stückzahlen vorliegen – war aber nur die Ouvertüre zum ersten Turbo S, der im Jahr darauf erschien. Zu erkennen wie bisher an der Bugschürze mit den großen Lufteinlässen für Wasser- und Ölkühler und nun auch an zwei Paar verchromten Doppelendrohren.

Mit 521 PS lag die Leistung noch einmal deutlich höher als beim WLS-Modell, auch das maximale Drehmoment war von anfänglich 620 auf 720 Nm bei 2750 bis 3750/min gestiegen. Optimierte Luftfederung und Fahrwerk, 20-Zoll-Räder im SportTechno-Design, eine Bremsanlage mit größeren und stärkeren Scheiben sowie rot lackierten Bremszangen, Edelstahlblenden am Einstieg waren serienmäßig.

Mit dieser Vollausstattung der Doppelrahmstufe beeindruckt ein demnächst 20 Jahre alt werdender Turbo S noch immer! Er ist nicht nur ein sauschneller Begleiter mit viel Platz und Komfort, sondern aufgrund des hochspeziellen Charakters auch ein echter Future Classic.

Aber nicht der Preis von damals ist heute ein Problem, sondern die Verbindung aus kleinen Stückzahlen und oft nachlässigen Endverbrauchern. Vom ursprünglichen Cayenne Turbo verkaufte Porsche fast 26.000 Einheiten, von dem davon abgeleiteten Turbo S nur 3.261 Stück. Eine Rarität ab Werk!

Darüber hinaus braucht es starke, selbst justierte Suchfilter, um unter hastig folierten Siebthandautos mit mattschwarzen Rädern und verlebten Innenräumen oder angeschrämmten Zugfahrzeugen den einen guten und/oder gepflegten Wagen zu finden und zu erkennen. Oft reichte das Geld nur für den Kauf, nicht aber für Wartung und Pflege auf Turbo-S-Niveau.

Dass der Preis für ein Auto im Zustand 2 bei rund 20.000 Euro liegt, lässt den Traum vom Super-Oben-drüber-Cayenne in greifbare Ferne rücken. Aber erst mal einen finden!

Im Fundus des Porsche Museums werden wir fündig. Hier haben sie einen der letzten Turbo S der ersten Generation rechtzeitig weggestellt, die finale Eskalationsstufe der E1-Baureihe: randvoll mit Extras und 550 PS stark.

Vom ersten Turbo S unterscheidet sich die zweite Ausführung gut erkennbar durch die überarbeitete Facelift-Front mit den in die Breite gezogenen Klarglas-Scheinwerfern. Im Februar 2007 fand die Markteinführung des modellgepflegten Cayenne (Typ 957) statt, Heck und Form der Rückleuchten entsprachen weiterhin dem ursprünglichen Cayenne (Typ 955).

550 PS UND 280 KM/H SPITZE

Zu den Eigenheiten der Turbo-S-Modellentwicklung des Cayenne gehört der Umstand, dass vor dem Debüt des neuen Turbo S mit 550 PS im Mai 2008 im Januar desselben Jahres ein Turbo mit WLS und 540 PS ins Programm gehoben wurde. Am Ende beschleunigte die 550-PS-Variante eine Zehntelsekunde schneller von 0 auf 100 km/h (4,8 statt 4,9 s) und lief Tempo 280 km/h statt 279 km/h. Merke: Zwischen 450 und 550 PS gibt es viele Möglichkeiten, einen aufgeladenen Cayenne zu fahren ...

Ob es ein Turbo S im ursprünglichen Design mit 521 PS, im Idealfall in der exklusiven Sonderfarbe Marineblau-Metallic, oder die modernisierte Variante mit 550 PS in Lavagrau-Metallic sein soll, ist mittlerweile bereits von Bedeutung. Der Typ 955 wirkt klassischer, harmonischer, der Typ 957 als ausgereiftes Spätwerk hat dafür entscheidende Technik-Features voraus.

Drift-Challenge: Leistung gibt es genug, aber ein Cayenne ist kein Rallye-Auto. Für das kontrollierte Übersteuern braucht es Könner am Lenkrad





TRACK-TEST

Die wenigsten SUV erleben mal einen Ausflug ins Gelände, gefühlte 90 Prozent sind in der Großstadt zuhause. Und auf die Idee, mit einem Cayenne einen Ausflug auf die Piste zu machen, kommt wohl wirklich niemand.

Dabei passt die Supersportwagen-Leistung von 550 PS hierher. Für eine professionelle Einschätzung haben wir die Expertin befragt: Gina Jobes ist Automobilkauffrau, Rennfahrerin und Instruktorin beim Porsche Experience Center Hockenheimring. Für so ein großes, schweres Auto sei der enge Handlingkurs ein anspruchsvolles Terrain, sagt Gina Jobes. „Es braucht natürlich Ladedruck. Aber zum Glück bremsst er so gut wie er beschleunigt.“ Im normalen, komfortabel und auf geringen Verbrauch eingestellten Fahrmodus nimmt der Turbo S den Kurs zügig und unspektakulär, „aber mit dem Sport-Fahrprogramm ist die Performance schon gleich eine ganz andere, deutlich besser“, sagt Gina Jobes. Trotz heckbetonter Auslegung – 38 Prozent der Antriebskraft gehen an die Vorder-, 62 Prozent an die Hinterachse – lässt sich der Turbo S nur mit geübter Hand in den Drift bringen. „Ich glaube nicht, dass man mit einem gleich alten anderen SUV die Strecke in dem Tempo fahren könnte.“





Der Turbo S lebt auf großem Fuß:
Der markant geformte Dachspoiler ist ebenso
werksseitig montiert wie rot lackierte Bremssättel
und 21-Zoll-Speichenräder.

Dazu gehört zuallererst der bei Hubraum und Anspruch gewachsene 4,8-Liter-Motor. Direkteinspritzung und die VarioCam-Plus-Ventilsteuerung kennzeichnen den überarbeiteten Achtzylinder, nur die Tiptronic S mit ihren sechs Gängen ist immer noch die alte. Schaltgetriebe wie beim Cayenne S gab es beim Turbo nie. Das Plus von 50 PS im Vergleich zum normalen Turbo kommt hier über eine modifizierte Ansauganlage und eine geschärfte Motorsteuerung zustande.

Das Fahren mit 550 PS und 750 Nm kurz über 2000/min? Pure Mühelosigkeit in jeder Lebenslage! In der Stadt klingt der hoch verdichtete Bi-Turbo-V8 völlig undramatisch, ja sogar ein wenig nach Staubsauger. Auf der Autobahn, wo sich 180 km/h als Reisegeschwindigkeit wie von selbst einstellen, verschwinden die Geräusche des gedämpften Motors hinter Wind- und Reifengeräuschen. Hier fliegt der Turbo S auch jenseits der 200 km/h-Marke dahin wie eine Wolke bei Sturm.

39,9 LITER IM DURCHSCHNITT

Wer es genau wissen will, drückt die große Taste unterhalb des Wählhebels auf der Mittelkonsole, bringt Fahrwerk und Motor in den Sport-Modus und lässt die Muskeln spielen. Das Fahrwerk strafft sich spürbar, der Motor hängt besser am Gas und der Turbo S legt mühe-los Tempo zu. Per Klick am Wischerhebel wird im Dis-

play der Durchschnittsverbrauch angezeigt: 39,9 Liter! Super Plus natürlich! Es wird höchste Zeit für freiwillige Selbstbeschränkung, 160 km/h tun es danach auch.

Räder und Bremse sind noch einmal gewachsen, ab Werk trägt der Turbo S rot lackierte Bremssättel und 21 Zoll große Speichenräder. Die sehen ungewohnt groß aus, weil das innere Auge die Baureihe 9PA mit kleineren Formaten in Verbindung bringt. Nur aufgrund der modernisierten Front braucht es beim Einsortieren einen längeren, zweiten Blick.

Dem frühen Cayenne hat die letzte Ausbaustufe der Generation Cayenne E1.2 die wertigere Materialauswahl und im Falle des Topmodells Turbo S die stylisch silbern hinterlegten Instrumente voraus. Natürlich, Plastik gibt es immer noch reichlich, aber in Summe wirken Cockpit und Innenraum vornehm und zurückhaltend. Und selbstverständlich reist es sich immer höchst komfortabel – hinten, in den gut ausgeformten Sportsesseln mit griffigen Mittelbahnen, vielleicht noch besser als in der ersten Reihe. Hier will man überall gleichzeitig sitzen.

Fünf Sitzplätze, über 700 Kilogramm Zuladung und den Status des nur 2184-mal gebauten Superlativs führt der letzte Turbo S seiner Baureihe ins Feld. Mehr Porsche fürs Geld gibt es derzeit nirgendwo. Und ein Klassiker wird er ganz von selbst. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Roman Rätzke

Von Architekt:innen geschrieben, gelesen, empfohlen.

Designstudie: Christian Storck



Manches davon auch online auf metermagazin.de





„Alte Schule“ heißt die Interviewreihe mit den Menschen, die die Welt des Automobils geprägt haben. Ob Firmenlenker, Rennfahrer, Entwickler, Designer oder Tuner – im Podcast erinnern sie sich und sprechen gemeinsam mit dem Moderator Karsten Arndt über diese wilden Jahre und die goldene Ära des Automobils.

Mein heutiger Gast ist aus der Rennsportgeschichte der Firma Porsche genauso wenig wegzudenken wie ein Hans Mezger oder Norbert Singer. Er war der Mann, der die Motoren im Detail ausgearbeitet und ihnen diese sagenhafte Zuverlässigkeit anerkennen hat, die für zahlreiche Langstreckensiege nötig waren. „Turbo-Valentin“ wird er auch genannt und Valentin Schäffer, wie er richtig heißt, hat sich mit Fleiß und Ehrgeiz durchgebissen. Denn in den Nachkriegsjahren war es eben noch nicht üblich, erst mal lange zu studieren, bis man dann vielleicht eine Karriere in einem Großkonzern macht, wie er sie erlebt hat. Porsche war noch ein kleiner Laden und er der geniale Tüftler, dessen Talent früh entdeckt wurde.

Ich war dreizehn Jahre alt, als der Krieg zu Ende gegangen ist. Gemeinsam mit anderen jungen Burschen, die waren vielleicht zwischen 14 und 16 Jahre alt, haben wir uns von da an allein durchgeschlagen. Von unserer Schule in Reichenberg im Sudetenland sind wir zu Fuß losgelaufen, immer Richtung Westen. Im Mai 1945 war das, und keiner hat gewusst, wohin. Später wurden die anderen gefangen genommen worden, aber mich, vom Wuchs schon immer eher kurz, wollten sie gar nicht haben. Ich habe mich aber mit gefangen nehmen lassen, nur damit ich bei den anderen war. Und weil wir beim Klauen erwischt wurden, musste ich in Passau den Innenhof des

Lagers der US-Amerikaner saubermachen. Aber mir hat das natürlich sehr gefallen, weil wir dort was zu essen bekommen haben. Und am Ende des Sommers kam eine Frau und hat nach ihren Angehörigen gefragt, nach Bruder und Vater mit dem Namen Schäffer. Der haben sie mich mitgegeben, einfach so.

Die wollten Sie im Lager nicht mehr.

Ja, ja! Die Frau musste mich mitnehmen und hat mich bei ihr daheim in der Oberpfalz zum Kühe hüten an die Bauern weitergegeben. Aber als mein Onkel aus der Kriegsgefangenschaft kam, hat er mich abgeholt und mit nach Freising genommen. Und dort kam ich dann ins Waisenhaus. Mein Vater war gefallen, und meine Familie habe ich nie mehr zusammen bekommen. Und nach der Schule bin ich zu einer Motorenfirma nach München gegangen. Ich habe wie andere Jungs lieber Fußball gespielt als zu lernen, ich wollte was Praktisches machen. Die haben mich in jede Abteilung geschickt, und wenn es nur für ein paar Wochen war. Am Ende habe ich dort sogar die Lehrlingsabteilung betreut und wollte eigentlich nach Stockach auf die Ingenieursschule, bin dann aber meiner Frau, die ich zwischendrin kennengelernt hatte, nach Stuttgart gefolgt. Bei drei Firmen habe ich mich beworben und bin schließlich zu Porsche gegangen – obwohl die am wenigsten bezahlt haben!

Das höre ich ja immer wieder.

Bei Porsche gab es 85 Pfennig die Stunde, beim Daimler immerhin schon 1,10 Mark.

Und Sie sind trotzdem gegangen?

Natürlich. Weil die genauso einen Mann wie mich suchten. Einen, der schon überall in einer Firma gearbeitet hatte.

Und das war 1955. Da war der Herbert Linge auch schon da, oder?

Ja, aber der war damals in der Werkstatt mehr oder weniger für den Fahrversuch zuständig. Und ich war bei den Motorenleuten. Da gab es zum Beispiel den Eberhard Storz, der war eine Kapazität damals. Der hat sehr viel von Motoren verstanden und mit dem habe ich zusammen auf dem Prüfstand gearbeitet. Auch mal sonntags, wenn ein Motor nicht laufen wollte. Der hat sehr viel gekonnt, mit dem habe ich eng zusammengearbeitet.

Und Sie waren ja immer in der Rennabteilung! Das müssen wir jetzt mal festhalten: Sie haben nicht Motorenbau studiert, Sie waren immer ein Mann der Praxis, immer direkt am Motor. Sie haben ausgelernt und dann bei Porsche weitergemacht.

Ich habe dann Motoren auch zusammengebaut, als einer von vier festen Leuten in der Rennabteilung, die für Motoren zuständig waren. Daneben gab es ja auch die Abteilung



Weissach 2021: Am 8. Oktober
gratuliert Porsche Valentin Schäffer
zu dessen 90. Geburtstag.

Fahrgestell. Aber ich war derjenige, die die Motoren geprüft hat. Man musste die nach und nach in der Leistung steigern, dauernd und jeden Tag auf dem Prüfstand fahren. Um jedes PS hat man gekämpft. Es waren wirklich unheimlich interessante Zeiten. Ich habe mein Leben nicht einmal daran gedacht, dass ich in Urlaub gehen möchte. Wenn ich mal irgendwo war, dann wollte ich immer gleich wieder zurück an die Arbeit.

Und wie war das für Ihre Frau?

Die hat das alles mitgetragen. Wir haben einfach für die Firma gelebt! 1961 habe ich die Techniker- und Meisterprüfung abgelegt und wurde dann später wie ein Ingenieur beschäftigt, mit eigenem Büro und so. Ich hatte damals schon regelmäßig Verbesserungsvorschläge gemacht, ganz viele, ohne Geld dafür zu wollen. Und als später die Leute von McKinsey kamen, haben die gesagt: „Ja, wie sollen wir den Mann beurteilen? Der macht hier alles!“ Ich hatte das noch nie so gesehen. Vom Rang her war ich ja gar nicht so groß.

Sie waren aber auch bei den Bergrennen dabei, Ende der Fünfzigerjahre.

Ich habe damals direkt mit den Vier- und Achtzylindermotoren angefangen, dem Carrera-Typ 547, dem Typ 753 und 771. Der 771-Achtzylinder war an und für sich auch mein Lieblingsmotor. Und von der Literleis-

tung her auch der beste Motor, den Porsche je besessen hat. Da war alles ganz speziell, aus Titan, mit allem Drum und Dran erleichtert. Und so kam der auf eine Literleistung von 138 PS – der Formel-1-Motor hat das nicht erreicht, auch wenn er gleich ausgesehen hat. Man hat praktisch jeden Tag daran gearbeitet, um nur ein bisschen Leistung zu finden. Und das war natürlich eine sehr gute und schöne Arbeit.

Gab es mal irgendwann einen richtig großen Sprung?

Ja, beim sogenannten Carrera-Motor. Da haben wir am Auspuff, an der Zusammenführung der Auspuffrohre der Zylinder, etwas verändert und das machte dann auf einen Schlag 10 PS aus! Für uns war das eine Sensation. Oder beim Motor des 935 Baby, mit dem wir in der kleinen Zweiliter-Klasse gegen BMW angetreten sind. Über den Unterdruck des Auspuffs haben wir die Ladeluftkühlung verbessert. Kein Mensch hat gewusst, dass es sowas überhaupt je gegeben hat. Wir haben das nur gesehen, überlegt, dass es so funktionieren könnte und haben es ausprobiert. Ich war bei sowas immer schneller als die anderen. Ganz egal ob es um eine Kuppelung ging, die bei Testfahrten in Nardo schon nach 4000 oder 5000 Kilometer kaputt war, oder um ein Panzer-Projekt. Da gab es das Problem, dass die Motoren beim Anlassen so

rauchten, dass alle Tarnung sinnlos war. Das habe ich natürlich direkt an Ort und Stelle behoben. Und die Oberen haben gesagt: „Wo der hingeh, da klappt es.“ Ich habe es erst später registriert. Wo ich mir gesagt habe: „Mensch, was muss ich alles machen? Und was machen die anderen?“ Ich habe so viele Aufgaben gehabt! So habe ich mich in der Firma hochgearbeitet.

Sagen Sie, dieser Motor mit 138 PS Literleistung: Was hat der für eine Haltbarkeit gehabt? Wie lang ist der gelaufen?

Die Bergrennen waren ja nur kurz, meist nur sechs und acht Kilometer. Bis auf das Rennen am Mont Ventoux, das ging über 18 Kilometer. Für diese Rennen waren die Zweiliter-Motoren auf Höchstleistung ausgelegt. Die 2,2-Liter-Motoren für Langstreckenrennen leisteten weniger, hatten eher um die 275 PS, aber dafür mehr Drehmoment.

Porsche war ja zu der Zeit immer ein Garant für Klassensiege. Und irgendwann kam der Ferdinand Piëch ums Eck und hat gesagt, er will auf Gesamtsieg fahren. Wie war das für Sie?

Da gibt es natürlich auch diese verschiedenen Storys. Also, der Mann war manchmal schon unangenehm. Aber er hat damals bestimmt, dass ich als Sachbearbeiter den 917-Motor mache. Vormittags war ich in der Konstruktion und nachmittags habe ich meine Versuche gefahren, meine eigentliche Arbeit gemacht. Es ist ja so: Viele verherrlichen den 917 heute, aber das war ein einfacher Motor. Der 771 mit seinen Königswellen war viel komplexer.

Sie waren ja auch oft bei den Rennen dabei, oder?

Manchmal ging es gar nicht anders. Ich war mit den Vierzylindern dabei, aber auch später bei den 936 und 935. Ich war für beide zuständig, für zwei Autos, und musste dann an einem Sonntag irgendwie von Mailand nach England kommen. Das war schon ein bisschen umständlich. Auch hatte ich früher immer in Le Mans ein eigenes Auto zu betreuen, aber das hat man später dann auch anders geregelt. Ich war dann für alle zuständig, musste aber nur noch sagen, was gemacht werden muss – das hat mich schon entlastet. Ich konnte in den 24 Stunden dann auch mal schlafen. Aber man musste auch Entscheidungen treffen. 1977 haben wir beim 936 von Jürgen Barth einen Kolben stillgelegt – aber da hatten wir auch über eine Stunde Vorsprung und konnten uns das gut überlegen. Manchmal habe ich auch schon beim Start gehört, dass ein Motor nicht richtig lief. Der Roger Penske in den USA hat immer gesagt, er bräuchte sonst niemanden, nur mich.

Und Sie haben die ganzen CanAm-Rennen mitgemacht? Wer war denn ihr Lieblingsfahrer aus Motorenbauer-Sicht? Einfach, weil der immer alles heil gelassen hat.

Da hat jeder Fahrer so seine Fehler gehabt. Ich habe schon oft mal mit welchen Problemen gehabt. Aber der Jacky Ickx hat mich zu 100 Prozent akzeptiert. Das war für mich einer der Besten und zum George Vollmer hatte ich auch ein gutes Verhältnis. Zum Mark Donohue nicht so: Der wollte sich aufspielen. Und da habe ich ihm gesagt, dass er vom Motor doch gar keine Ahnung habe.



„UND ALS ICH BEI EBERSPÄCHER WAR UND DIE FRAGE AUFKAM, FÜR WAS ICH DIE TURBOLADER DENN BRÄUCHTE, HABE ICH GESAGT: ‚1000 PS‘. DAS WAR ALLES GEHEIM, ABER ICH KONNTE JA AUCH NICHT SAGEN, DASS ICH DIE FÜR MEIN FAHRRAD BRAUCHE.“

Und als wir den Test für den Weltrekord gefahren sind, habe ich ihm gesagt, dass der Motor verglüht, wenn er ihn zwei Minuten unter Volllast fährt.

Genau, der Weltrekord in Talladega. Das müssen Sie noch mal kurz erzählen. Ich glaube, das hat nicht jeder vor Augen.

Das war drei Jahre nach der CanAm-Serie, als die Autos schon nicht mehr eingesetzt wurden. Da wollte der Penske mit dem IndyCar einen Weltrekord fahren. Ziel war eine Runde in Talladega mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 356 km/h, aber das wollten die allein veranstalten. Und nachdem sie bei Tests zwei Motoren kaputtgefahren haben, sind sie wieder an die Firma herangetreten. Ich habe empfohlen, den 4,5-Liter-Motor statt des 5,4-Liter-Motors mit 1200 PS zu nehmen, weil der die Volllast nicht aushielt. Der war aufgebohrt, das

Material war am Limit; der kleinere Motor war einfach standfester. Aber weil sie noch 5,4-Liter-Motoren dahatten, haben wir den genommen und den Weltrekord auch geschafft. Wir waren beim Test sogar einmal schneller als bei der Rekordfahrt. Ich habe heute noch ein Schreiben zuhause, in dem sie sich für meine Hilfe bedanken.

Ihr Spitzname ist ja „Turbo-Valentin“, weil Sie die Technik bei Porsche im Rennsport eingeführt haben. Wie ging das eigentlich los? Das war ja damals eine ganz neue Technologie. Wobei man sagen muss, dass Porsche ja nicht gleich den Schritt vom Zwölfzylinder zum Turbo vollzogen hat, sondern erst vom Zwölf- zum Sechzehnzyylinder.

Der Herr Piëch hat in seinem jugendlichen Leichtsinn gesagt, dass er etwas machen will, was andere nicht können. Also einen Sechzehnzyylinder mit der gewünschten Leistung

zum Laufen zu bringen. Wir wussten ja, dass McLaren in der CanAm mit Sieben- und Achtlitermotoren gefahren ist, auch wenn die nur eine Literleistung von 100 PS hatten, oder so. Und der Sechzehnzyylinder ist ja auch gelaufen, war alles wunderbar, aber im Versuch kamen wir nur auf eine Leistung um die 740 PS. Und in Le Mans habe ich mitbekommen, wie sich der Piëch und der Helmuth Bott über die CanAm unterhalten haben. 50 PS wären beim Sechzehnzyylinder noch drin, habe ich gesagt, mehr aber nicht. Aber wenn Sie heute was Neues machen, dann müssen Sie von vornherein mindestens 50 oder 100 PS besser sein als der Konkurrent. Sonst überholt der Sie wieder im nächsten Jahr. Aber mit dem Sechzehnzyylinder ging das nicht. Gelaufen ist er, auch wenn die Leute heute was andere erzählen. Zehn Stunden im Dauerlauf auf dem Prüfstand, auch im Le Mans-Dauerlauf! Den habe ich selbst erstellen müssen, grob gerechnet mit dem passenden Anteil an Teillast und Volllast. Dann haben wir einen Motor in ein Auto eingebaut und sind damit in Weissach gefahren. Er war nicht schlecht, weil er doch Leistung hatte, aber man wusste, in der CanAm geht es damit nicht. Und dann der Piëch mich gefragt: Was halten Sie vom Turbolader? Da weiß ich gar nichts von, habe ich gesagt. Und 14 Tage später hat die Konstruktion angefangen und ich mit meinen Vorbereitungen, mit dem Vorrichten der Prüfstände. Und die Turbolader, die gab's in Esslingen.

Bei Eberspächer.

Genau! Die machten Lader für Lkw. Und dann bin ich dahin und die haben mich gefragt, was ich denn bräuchte. Aber das war ja alles geheim. Ich durfte auf keinen Fall sagen, wofür die seien, hatte mir der Piëch gesagt. Aber ich konnte ja schlecht sagen, dass ich die für mein Fahrrad brauche. Wir haben also hin und her gemacht, und da habe ich gesagt: „Passt auf. Ihr wollt ein Geschäft machen, wir freuen uns, dass Ihr uns unterstützt, aber das muss hier alles geheim bleiben. Das darf kein Journalist erfahren.“ Und es blieb auch geheim. Und als die Frage aufkam, was ich denn bräuchte, habe ich gesagt: „1000 PS.“ Aus einem 4,5-Liter-Motor. Und da haben die gesagt, dass einer nicht ausreicht, ich müsste schon zwei Lader nehmen. Habe ich gemacht, aber die waren mir viel zu schwer. Ich wollte sie abgespeckt haben, ohne alles, was nicht unbedingt nötig war. Da hieß es zwar, dass

irgendwann die Schaufeln aus dem Gehäuse fliegen würden, aber das konnte ich mir nicht vorstellen. Die waren aber auch schwer: Am Anfang wogen sie 16 Kilo, ein Wahnsinn. Und am Ende waren wir bei sechs Kilo.

Und dann haben Sie damit gearbeitet.

Und ich sage es noch einmal: Wir haben ja überhaupt nichts gewusst. Gar nichts! Wir hatten auch keine Druckregelung, also haben wir nach und nach Löcher in den Auspuff gebohrt. Weil man gar keine Vorstellung hat, wie das Ganze wirklich funktioniert. Aber es ist dann schon ziemlich schnell gegangen, dass man nacheinander die Zusammenhänge erkannt hat. Das Beste war, dass ich von dem John-Wyer-Team von Gulf gebeten wurde, einen Prüfstand für den 917 einzurichten. Die hatten da bestimmt 25 bis 30 Prüfstände, alle voll mit Motoren. Und dort habe ich das erste Mal ein Wastegate-Ventil entdeckt. Die haben mir gleich eins eingepackt.

Und vorher gab es das bei Ihnen noch nicht? Da hat der Turbo immer weiter drauf geblasen, auch wenn man vom Gas gegangen ist?

Das war wirklich der Anfang von etwas, wo dem man überhaupt keine Ahnung hatte. Und es hat lange gedauert, bis man Kraftstoffpumpen hatte, die über Ladedruck, Drehzahl und Drosselklappe gesteuert waren. Alles zugleich.

Mechanisch damals noch.

Natürlich. Wenn ich heute Leute treffe, und die können noch so gescheit sein, denen sage ich, sie sollen sich mal in meine Zeit versetzen. Ich habe noch mit dem Rechenschieber gearbeitet, jeden Motor, jeden Leistungstest, jede Teillast aufgeschrieben und aufgezeichnet. Da konnte man nicht sagen, da hätte ich gerne mehr und da weniger Kraftstoff von der Einspritzpumpe. Aus den Möglichkeiten, die wir hatten, haben wir damals wirklich Gold gemacht.

Le Mans 1968: Rico Steinemann und Dieter Spoerry auf 908 LH Coupé belegen Platz 2 im Gesamtklassement.



Und dann kam man bei Porsche ja auf die Idee, die Turbotechnik in den Elfer einzupflanzen. Da waren sie wahrscheinlich auch der Erste.

Ja, natürlich. Aber da wurde auch alles von mir verwendet. Ich habe ja früher alles mit der Hand geschrieben. Und da gab es Vorstände, die sich für das Thema interessierten, die haben darauf bestanden, dass ich meine Notizen handschriftlich verfasse und bei ihnen abgebe. Wegen der schönen Schrift!

Dann kamen der 956 und 962. Da waren Sie auch wieder gefragt.

Ja, wir haben aber auch mal einen Indy-Motor gemacht, eher so nebenher. Allerdings war das ein Sechszylinder. Aber bei dem vorgeschriebenen Reglement wären wir mit dem Motor hinterhergefahren. Danach wurde mir das alles weggenommen. Herbert Ampferer als mein Nachfolger hat all meine Unterlagen vernichten lassen und gesagt, dass jetzt eine neue Ära begänne. Die im Museum heulen natürlich, weil die Sachen alle weg sind.

Gibt es ein Projekt, von dem Sie heute sagen: Das war für mich das tollste Projekt, an dem ich in meiner Zeit bei Porsche gearbeitet habe?

Gut ... mal hat man mehr, mal weniger Erfolg. Aber ich würde vielleicht die CanAm als eines der größten Projekte bezeichnen, auch weil man da bei null angefangen hat. Für das Projekt war ich zu 90 Prozent wichtig und habe meine ganze Arbeitskraft investiert.

Obwohl ich nebenher noch andere Sachen machen musste. Morgens erst einmal in die Konstruktion, dann in die Kontrolle. Da, das Teil ist gut. Nein, das nicht, dafür zahlen wir nur noch die Hälfte ...

Ihnen ist ja auch einmal ein 917-Motor auf dem Prüfstand hochgegangen.

Na ja, da werden so viele Sprüche gemacht. Da stimmt nicht alles. Richtig, es ist uns auch mal ein Gebläserad abgerissen, weil eine Schraube gebrochen ist. Viele da draußen hatten auch gar keine Ahnung von der Technik. Der Huschke von Hanstein, damals Rennleiter, ist ja auch Rennen gefahren, mit Carrera-Motoren. Dem sollte ich einen ganz besonders guten Motor machen, hat er gesagt. Aber er wollte das sehen, wollte dabei sein. Von der Technik hatte der keine Ahnung, er wusste nur, wo und wie die Zeiger zu stehen hatten. Da habe ich beim Prüfstandslauf ein bisschen nachgeholfen, mit dem Knie ein Rad gedrückt, er hat zugeguckt, die Zeiger gesehen und hat sich über die Leistung gefreut.

Was sind sie privat für Autos gefahren? Und vor allem interessiert mich: Haben Sie die Motoren noch ein bisschen heißer gemacht?

Wir hatten Kontakt zu vielen Firmen und ich war mit all den Leuten gut befreundet. Ein VW 1200 war zur damaligen Zeit mein erstes Auto, und natürlich wollte ich mehr Leistung haben. Da habe ich von Kolbenschmidt andere Zylinder bekommen, die haben wir eingebaut. Aber

später habe ich dann ja immer einen Porsche gehabt, mit dem sind wir auch zu Rennen gefahren. Da sind wir noch nicht geflogen.

Und jetzt fahren Sie noch einen Elfer? Oder nicht mehr?

Nicht mehr, seit zwei Jahren schon nicht mehr. Jetzt fahre ich noch meinen Audi, den ich schon damals hatte. Der ist uralt: Baujahr 1998, hat aber noch keine 100.000 Kilometer drauf.

Der Ferdinand Piëch hat damals versucht Sie zu Audi zu holen, oder?

Das war in der Zeit, wo ich mit dem 917 Turbo angefangen hatte. Und da hat der Vorstand gesagt, das ginge nicht, das könne er nicht machen, aber in einem Jahr könne er mich haben. So sind wir verblieben. Und nach genau einem Jahr, den Termin hat er sich wohl in seinen Kalender eingetragen, hat er mich angerufen, und wollte wissen, wie ich mich entschieden habe. Und da habe ich ein bisschen herumgedrückt und gesagt, dass meine Kinder jetzt in die Schule gekommen wären und ich ein neues Haus gebaut hätte, ganz neu, und, und, und. Und die Journalisten haben das ausgeschlachtet und erzählt, was er mir alles geboten hätte ... Alles nicht wahr! Er hat gesagt, er wisse, dass ich nicht gerne gehen würde: „Sie waren immer so: Sie haben immer gesagt, was Sie gedacht haben. Also, dann schließen wir das Thema ab.“ Aber ich werde immer noch eingeladen, vor zwei Jahren war ich beim ihm in Österreich. Und wenn der Wolfgang Porsche mich sieht, dann begrüßt er mich immer. Natürlich, ich kannte die ja auch schon, als sie noch Kinder waren.

Das ist natürlich auch die Firmenzugehörigkeit. Mitte der Fünfzigerjahre war Porsche ja noch eine kleine Firma, nicht zu vergleichen mit heute.

Ja, wie klein die damals waren. Den Ferry habe ich so gut gekannt. Wenn wir samstags auf dem Prüfstand waren, ist er immer mal hereingekommen, und wir haben uns unterhalten, über Politik, über alles mögliche. Und ich kann mich noch entsinnen,



Le Mans 1986: Auf zwei 962C auf den Plätzen 1 und 2 folgen weitere fünf Porsche.

dass ich in meinem VW unbedingt einen Porsche-Schalthebel drin haben wollte und den ich während an einem Samstag im Werk umgebaut. Und da hat er gesagt: Aber so ist das nicht gedacht, dass man hier samstags Privatarbeiten macht. Da habe ich ihm gesagt, dass es auf die zehn Minuten oder die Viertelstunde nun auch nicht ankäme.

Sie haben den Turbo im Motorsport eingeführt. Was halten Sie von den heutigen Downsizing-Turbos, bei denen man alles an Leistung rausquetscht?

Man hat das Material dafür heutzutage. Man hat heute so viel mehr Erkenntnisse als damals. Es geht beim Turbo nur darum, die Temperatur zu beherrschen. Um Leistung zu kriegen, muss man ja nur eine Feder oder ein Handrad verstellen oder irgendwas. Leistung ist kein Problem, aber haltbar muss die Technik sein.

Würden Sie gerne heutzutage ein Rennauto oder Rennmotoren konstruieren? Mit den heutigen Möglichkeiten, mit der Computertechnologie?

Ich war eingeladen in Weissach, mit dem neuen E-Auto. Die Ingenieure dort sind in einer ganz anderen Welt als wir es damals waren. Ich habe natürlich auch meine Bedenken zu deren Le Mans-Auto geäußert, als ich das gesehen habe. Was ihr da alles habt, habe ich gesagt. Das ist ja unglaublich. Die haben da 1000 Stecker dran.

Die ganzen Sensoren! Und die Leute, die vorm Computer sitzen und das überwachen müssen.

Ich war jetzt beim 24-Stunden-Rennen in Daytona. Ich komme da hin und denke, was ist denn da los. Drei Busse voll mit fein gekleideten Leuten. Wissen Sie, wie wir dort waren? In Daytona? Mit zwei Autos! Wir sind da um den Gesamtsieg gefahren, nicht um Spaß zu haben oder irgendwas. Wir waren vielleicht vier, sechs Mechaniker für zwei Autos, der Norbert Singer, ich und der Peter Falk. Der hat schon seine Aufgaben gehabt, hat das Rennen verfolgt. Auf's Genaueste! Und heute? Die wollen ja gar nicht gewinnen, die Klasse reicht denen schon. Die haben mich gefragt, ob ich zum Rennen bleibe, aber das wollte ich nicht. Ich habe schon so viele 24-h-Rennen gesehen. Und da in der Box: Die reparieren auch nix mehr. Wissen Sie,



Le Mans 1987: Valentin Schäffer und Renn-Ingenieur Norbert Singer.

„DIE BERGRENNWAGEN WAREN SO LEICHT, DA MUSSTEN SIE AUFPASSEN. EIN HAUFEN LEISTUNG, ABER NUR 348 KILO. EIN AUTO! WIR HABEN BEIM DREHZAHLMESSER DEN STAHLZEIGER RAUS- UND EINEN ZEIGER AUS ALU REINGEMACHT.“

was wir früher gemacht haben? Wir haben die Teile rausgeschoben, gerichtet, und dann wieder reingeschoben.

Sind Sie auch mal selbst ein Rennauto gefahren?

Nein, nie. Ich war kein guter Autofahrer – also, kein guter Rennfahrer. Ich bin hin und wieder die Bergrennwagen gefahren, wenn es darum ging, sie von der Garage zur Strecke zu bringen. Manchmal in der Schweiz oder in Italien. Die waren so leicht, da mussten Sie aufpassen. Ein Haufen Leistung, jede Menge, aber nur 348 Kilo! Ein Auto! Wir haben zum Teil den Drehzahlmesser aus Alu gemacht. Noch den Stahlzeiger raus- und einen Zeiger aus Alu reingemacht.

Und der Ferdinand Piëch ist mit dem Magneten drum herum gegangen.

Ja, ja! Und da hat er zu mir gesagt: Mensch, die Einspritzdüsen, die sind ja sowas von

schwer. Und dabei hatte ich die schon ab-drehen und den Körper, also das Teil, in dem die Düse eingepresst war, aus Alu machen lassen. Am Ende hatten wir Zündkerzen aus Titan! Ich habe noch ein paar zuhause. Also, das war wirklich eine große Ära.

Kommen wir zur letzten Frage. Mal angenommen, das Rohöl geht aus und jeder bekommt nur noch 50 Liter Sprit: Mit welchem Auto und auch welcher Strecke verfahren Sie es?

Also dann würde ich, je nachdem wo ich bin, nach Hause fahren. Auf dieser Strecke. Aber man hat mich auch schon gefragt, bei einer Veranstaltung: Was halten Sie von Elektroautos? Alle auf der Bühne haben überlegt und überlegt. Und als ich dran war, habe ich gesagt: Ich bin froh, dass ich schon so alt bin. Und ich habe den größten Applaus von allen bekommen. ◀

Bearbeitung: Jan-Henrik Muche · Fotos: Porsche

TUNING – 964 STROSEK GIGA

TURBO



LOOK

Nach Mega kommt Giga. Designer Vittorio Strosek interpretiert die Formensprache des 964 Turbo auf eigene Art. Die Idee dazu kam vom Lamborghini-Technikchef Rouven Mohr, der das auf Maß gefertigte Einzelstück in Auftrag gab.

Nein, eine spontane Idee sei das nicht gewesen. Eher gut und von langer Hand vorbereitet. „Ich war schon immer ein Fan der Entwürfe von Vittorio Strosek“, sagt Rouven Mohr. Seit langem sammle er Unterlagen wie Prospekte und Testberichte, besäße außerdem einen der seltenen 968 Nova.

Und auch der Wagen, der als Basis für den Strosek Giga diene, besitzt eine lange und bewegte Geschichte: „Er lief ursprünglich als weißer 964 Carrera 4 mit Schiebedach vom Band und hat schon viele Umbauten hinter sich. Die Erstzulassung war im Juli 1989. Für meine Pläne war er ideal“, sagt Mohr. Sein Vorhaben war, sich einen ganz besonderen Turbo-Breitbau entwerfen und bauen zu lassen.

Zuerst zur Vergangenheit. „Ich habe ordnerweise Material zu dem Auto bekommen.“ Das half ihm bei der Spurensuche. Der 964 landete recht früh bei Wimmer Rennsporttechnik in Solingen, wo aus dem 964 C4 ein Leichtbaufahrzeug mit Aluteilen und Dünnglasscheiben samt stark modifiziertem 3,3-Liter-Turbomotor mit über 400 PS und Turbo-Bremsanlage wurde. Dabei erfolgte auch die Umstellung von Allrad- auf Heckantrieb. Rouven Mohr hat bei der Firma nachgefragt, um Details zu erfahren und auch alte Testberichte gefunden. Die Bilder zeigen: Der 964 behielt seinen weißen Lack und trug blaue Schriftzüge zu blau lackierten Bremssätteln.

Wimmer diente der 964 als Vorführwagen, später kaufte ihn ein Kunde. „Danach wird die Geschichte lückenhaft. Er ging durch einige Hände und der Motor wurde auch ausgebaut“, sagt Rouven Mohr.

Einer der Besitzer stieg mit dem Auto in den Motorsport ein, verbaute sogar einen der seltenen 3,6-Liter-Turbomotoren. „Das war auch ein Grund, warum mich das Auto interessiert hat.“ Auf dem Wagen fand er einen Sticker mit der Aufschrift „Nordschleife Langstreckenpokal“. „Ob der Wagen dort zum Einsatz kam oder im Wettbewerbsumfeld, kann ich nicht sagen.“

NACHGERÜSTETER 3,6-LITER-TURBO

Schon früh hatte der 964 eine massive Sicherheitszelle von Heigo erhalten. „Nur zur Show treibt man so einen Aufwand nicht, das ist beim Einsteigen schon recht unkomfortabel.“ Der Wagen hatte mindestens einen Unfall gehabt, war auch auf der Richtbank, um den Vorderwagen wieder in Form zu bringen.

Gefunden hat ihn Rouven Mohr (44) in seiner Heimat Saarbrücken. Bei einem Besuch seiner Eltern schaute er Ende 2018 bei SWS Sportwagenservice im nahegelegenen Spiesen-Elversberg vorbei. „Da stehen oft sehr interessante Autos, etwas abseits vom Porsche-Mainstream.“ Da entdeckte er den Wagen. „Er hatte noch eine

Feuerlöschanlage montiert, innen befanden sich zwei unterschiedliche Sitze. Kein Teppich. Er machte schon einen etwas zerrupften Eindruck.“

Das Auto lief, fuhr auch anständig. „Aber es war ein sehr hartes, bockiges Fahrwerk verbaut, so wie man es in den Neunzigerjahren gerne machte. Doch ich habe gleich das Potenzial in dem Wagen gesehen.“ Durch Zufall bekam Rouven Mohr auf Instagram mit, dass Vittorio Strosek den Mega 30 wieder auflegte (s. PORSCHE FAHRER 3-2022). Er hob den Daumen zum Bild des ersten neuen Mega – und kam in Kontakt zu Vittorio Stroseks Neffen Julian, der ihn einlud, den Wagen Probe zu fahren. „Wir hatten vorher noch nie Kontakt gehabt.“ Schon eine Woche später saß Rouven Mohr am Steuer, zeitgleich zur PORSCHE FAHRER-Fotoproduktion. „Schon bei dieser ersten Fahrt habe ich mich spontan in das Auto verliebt.“

Ab dem Zeitpunkt war für ihn klar: „Ich muss etwas zusammen mit Vittorio Strosek machen. Ich war schon immer ein Fan der Tuning-Fahrzeuge der Achtziger- und Neunzigerjahre, ich verfolge die Szene seit meiner



Individuelle Note: Zur Verbindung aus Turbo-Look und Strosek-Design gehören auch die gelochten Strosek-Räder. Der Innenraum trägt Heigo-Käfig und Pascha-Applikationen.



AUS DEM 964 CARRERA 4 WURDE SCHON FRÜH EIN TURBO MIT HECKANTRIEB.
SEINE RENNSPORTVERGANGENHEIT DARF DER WAGEN HEUTE NOCH ZEIGEN.



Jugend. Und natürlich habe ich seine Arbeiten schon damals gekannt“, sagt Rouven Mohr. Es sollte keine Variante des Mega werden. „Da ich einen Turbo habe, schlug ich vor, auf der Basis etwas zu bauen. Vittorio schlug dafür den Namen Giga vor.“

Die ersten Gespräche begannen im Herbst 2022. Das Auto nahm recht schnell Form an, aber zuerst galt es zu prüfen, wie breit die typischen Strosek-Räder werden könnten. Vorne erhielt der Giga nun Räder der Dimension 10 x 19 mit Reifen im Format 265/30 ZR19, hinten sind es Räder und Reifen der Größe 11,5 x 19 mit 315/25 ZR 19. Der Mega trägt die Kombination 9 x 19 mit 245/30 ZR19 vorne und 10 x 19 mit 295/25 ZR19 hinten.

Ende November 2022 ging es in die Werkstatt. Ein Fixpunkt war die Beibehaltung des Rennwagencharakters, weshalb die Sicherheitszelle verbaut blieb und ein Feuerlöscher prominent montiert hinzukam. „Ich woll-

te die Historie des Fahrzeugs nicht leugnen. Mir gefällt das von der Ästhetik. Er darf durchaus kernig auftreten. Ich brauche keinen perfekten Wagen in Concours d'Elegance-Stil.“

TYPISCHE TURBO-FORMENSPRACHE

Der Body-Kit besitzt ein nahezu komplett neues Design. Nur wenige bekannte Elemente, wie etwa das Mittelteil der Mega-Frontschürze, kamen zum Einsatz. Front- und Heckteil samt Übergängen wurden neu gestaltet. Dazu fertigte Vittorio Strosek eigene Formen an. Während der Mega Kotflügel besitzt, die im Heckbereich das Design des 993 vorwegnehmen, blieb Strosek beim Giga bei der klassischen, ausladenden Turbo-Formensprache. „Der Mega hat die gleichen Maße wie der 964 Turbo, aber der Giga ist an der Vorderachse noch einmal um 90 und hinten um 150 mm breiter“, sagt Vittorio Strosek.

DER BODY-KIT BESITZT EIN NAHEZU KOMPLETT NEUES DESIGN.
FRONT- UND HECKTEIL SAMT ÜBERGÄNGEN WURDEN NEU GESTALTET,
NUR DAS MITTELTEIL DER MEGA-FRONTSCHÜRZE KAM ZUM EINSATZ.





„ICH WOLLTE DEN MOTOR OPTIMIEREN, ABER WEITGEHEND ORIGINAL ERHALTEN.
UND VOR ALLEM WOLLTE ICH DEN STROSEK-TURBO-LOOK.“

Rouven Mohr





Technik und Design: Lamborghini-Entwicklungschef Rouven Mohr (l.)
ist ein Fan des Achtziger- und Neunzigerjahre-Tunings. Designer Vittorio Strosek
zeichnete für die Formen des 964 Giga verantwortlich.

Damit unterscheidet er sich von dessen früheren Turbo-Entwürfen. „Neue Elemente vom aktuellen Mega, die LED-Blinker mit Tagfahrlicht vom 997 und die LED-Schweinwerfer, finden sich auch am Giga.“ Er habe früher auch Turbo-Umbauten vorgenommen, aber mit anderer Optik, sagt der Designer. „Der Giga hat eine Kante am Radlauf, insgesamt lehnen wir uns eher am originalen Turbo an.“

Nun zur Gegenwart: Die Farbe sei die Konstante im Leben dieses Porsche 964, sagt Rouven Mohr: „Er war immer schon Grand-Prix-Weiß lackiert und sollte das auch bleiben. Dazu kommt: Ich habe immer weiße Autos mit weißen Rädern gemocht und viele Wagen in meiner Sammlung hatten deshalb diese Farbe. Besonders gut hat mir schon früher der Lamborghini Countach in der Kombination gefallen. Und der hatte auch Fünf-Loch-Räder, ähnlich im Design wie beim Giga.“

GRAND-PRIX-WEISS ALS KONSTANTE

Neu an Bord ist das KW-V3-Fahrwerk, das zudem ein hydraulisches Liftsystem an der Vorderachse besitzt. Der 3,6-Liter-Motor wurde zerlegt und kontrolliert. „Ich wollte bei dieser wertvollen Maschine sicher gehen. Es gab zwar viele Unterlagen zu dem Fahrzeug, aber keine dokumentierte Kilometerhistorie. Deshalb konnte mir auch keiner sagen, wann der Motor überhaupt in das Fahrzeug gekommen war und was er erlebt hat“, sagt Mohr.

Die Überraschung: Der Motor war trotz Renneinsatz noch einem erstaunlich guten Zustand. Und er war schon einmal überarbeitet, mit feingewuchteter Kurbelwelle und dem Lader des 964 Turbo S mit 381 PS versehen worden. „Den Turbo habe ich überholen lassen. Im originalen Gehäuse wurde dabei eine modernere Turbinengeometrie implantiert und das Verdichterrad haben wir rot eloxiert, das Ladergehäuse weiß lackiert. Auch wenn man das nicht sieht, ich mag solche Details. Aber den Motor hätte man so wie er war auch weiterfahren können.“ Er wurde neu gelagert und abgedichtet und leistet heute je nach Stellung des Dampftrahls für den Ladedruck 360 bis 420 PS und 520 bis 620 Nm. Bei maximalem Ladedruck liegen im Bereich zwischen 2500 und 5400/min über 500 Nm an.

„Ich habe auch überlegt, ob man noch mehr Leistung aus dem Motor holen sollte. Doch dazu hätte man von der K-Jetronic auf eine frei programmierbare Motorsteuerung wechseln müssen.“ Rouven Mohr ging das zu weit: „Ich wollte den Motor optimieren, aber weitgehend original erhalten. Und vor allem wollte ich den Strosek-Turbo-Look.“ ◀

Text und Fotos: Tobias Kindermann

RETRO
MESSEN

25
bis
28
APRIL
2024

RETRO
CLASSICS[®]

Messe Stuttgart



MESSE FÜR FAHRKULTUR

RETRO
PROMOTION

CLASSICBID
automobile

AVD
Automobilclub
von Deutschland



Allianz



WWW.RETRO-CLASSICS.DE

MADE BY PORSCHE – CAYENNE TURBO E-HYBRID COUPÉ GT

MEHR IST NICHT





Der Cayenne ist die Nummer 1 im Hause Porsche. So einer versteckt sich nicht, sondern beansprucht mit beeindruckender Modellvielfalt eine ganze Etage. Ganz oben residiert das Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé mit GT-Paket. Ein Hausbesuch mit Höchstleistung.



2o Jahre nach seinem Debüt ist der Cayenne ein Erfolg auf allen Märkten und weltweit der absatzstärkste Porsche. 95.604 Stück verkaufte Porsche im Jahre 2022 – kein anderes Modell fand so viele Käufer wie der Bestseller aus Bratislava. Nur der Macan konnte ihm ungefähr das Wasser reichen, blieb mit 86.724 Einheiten aber dennoch rund 9.000 Stück dahinter. Und der Elfer?

Der Herzschlag-Porsche aller Fans kam auf einen Spitzenwert von 40.410 Einheiten. Der Taycan fand 34.801 Käufer, Boxster und Cayman waren mit zusammen 18.203 Exemplaren am Erfolg beteiligt. Beeindruckend, wie viel Zustimmung das XL-SUV einer Marke erhält, deren DNA in kleinen leichten Sportwagen ihren Ursprung hat. Es beweist aber auch, dass die Porsche-Welt da draußen nicht mehr viel mit der vor 20 Jahren zu tun hat.

Wenn man sich nun noch klarmacht, dass das neue Spitzenmodell Turbo E-Hybrid Coupé GT mit 739 PS Systemleistung rund 160 PS mehr unter Blech und Kohlefaser vereint als der ak-

tuell stärkste 911 Turbo mit 580 PS, den Sprint von 0 auf 100 km/h nur 0,8 Sekunden langsamer als dieser erledigt (3,6 zu 2,8 Sekunden im 911), locker über Tempo 300 km/h fährt (305 zu 320 km/h) und dann auch noch einen Hauch günstiger ist (208.504 Euro zu 212.242 Euro), dann muss man stirnrunzelnd nachfragen: Ist dieser Cayenne nicht etwas zu gut gelungen?

SYSTEMLEISTUNG VON 739 PS

Superlative kann der Cayenne. Auch beim Gewicht übertrumpft er alle. Ein 911 Turbo wiegt mit 1715 Kilogramm nur rund halb so viel wie das 2570 kg schwere SUV. Was beeindruckt nun mehr: Die Leichtigkeit des 911 oder das Engineering made by Porsche, das dem Cayenne trotz seines schweren Hybrid-Rucksacks Fahrleistungen ganz nah am Supersportwagen-Segment ermöglicht? Mehr Gran Turismo als SUV will das Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé GT sein, der Porsche mit der derzeit längsten Modellbezeichnung.

Selbstbewusst trägt das Spitzenmodell Schriftzüge im goldig schimmerndem Farbton

Die neue Cockpit-Architektur mit großen Display orientiert sich am Taycan. Der Wählhebel ist von der Mittelkonsole ans Armaturenbrett umgezogen.



DIESER V8 IST DER LETZTE GROSSE VERBRENNUNGSMOTOR
VON PORSCHE, SO VIEL IST KLAR. IRGENDWIE TRÖSTLICH, DASS
DIESE STÄRKSTE AUSPRÄGUNG „GT“ HEISST.



Cayenne Turbo E-Hybrid Coupé GT

Motor: wassergekühlter dohc 90°-V-Motor mit Biturbo-Aufladung

Zylinder: 8

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

Hubraum: 3996 cm³

Leistung V8: 441 kW (599 PS) bei 6000/min

Leistung E-Maschine: 140 PS (103 kW)

Systemleistung: 739 PS (544 kW)

Systemdrehmoment: 950 Nm

Verdichtung: 10,1 : 1

E-Maschine: Permanenterregte Synchronmaschine

Batterie: 25,0 kWh

Ladezeit: 2,2 Std. bei 11 kW (Wechselstrom)

Elektr. Reichweite: bis zu 82 km

Gemischaufbereitung: Benzindirekteinspritzung (DFI), verstellb. Nockenwellen (VarioCam Plus)

Kraftübertragung: Allradantrieb

Getriebe: Achtstufen-Automatik

Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit Carbonfaser-Dach

Fahrwerk: Adaptive Luftfederung mit Niveauregulierung und Höhenverstellung inkl. Porsche Active Suspension Management (PASM), Porsche Torque Vector Plus (PTV Plus), Hinterachslenkung

Bremse: Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), innenbelüftete gelochte Bremsscheiben

Radstand: 2895 mm

L x B x H: 4930 x 1995 x 1652 mm

Räder und Reifen: Porsche GT-Design-Rad, vorn 10,5J x 22 ET 49 mit 285/40 ZR 22, hinten 11,5J x 22 ET 52 mit 315/35 ZR 22

Leergewicht: 2570 kg (nach EU-Richtlinie = inkl. Fahrer 75 kg)

Zul. Gesamtgewicht: 2935 kg

Höchstgeschwindigkeit: 305 km/h (elektrisch: 135 km/h)

Beschleunigung 0–100 km/h: 3,6 sec

Verbrauch: 1,8 l/100 km; 30,5 kWh/100 km (gewichtet)

Basispreis: 208.454 Euro (Testwagenpreis: 229.653 Euro)

Neodyme. Passend dazu: 22 Zoll große GT-Design-Räder, deren gewaltige Mischbereifung im Format 285/40 ZR 22 XL und 315/35 ZR 22 XL dank erhöhter Traglast und in Verbindung damit leicht abgesenktem Luftdruck zu mehr Abrollkomfort führen soll. Nun kann es losgehen, heute steigen wir ganz oben ein!

Natürlich gibt es hier alles, bis hin zum optionalen Multifunktions-Lenkrad in Race-Tex-Umhüllung aus der Exclusive Manufaktur. Das Innenraum-Konzept erinnert an den Taycan, der Wählhebel ist nur noch ein kleiner Schalter rechts vom Lenkrad an der Armaturentafel. Auch Schaltwippen gibt es noch, aber die braucht es bei dem hellwachen 8-Gang-Automatikgetriebe und den wählbaren Fahrmodi nicht.

Nach dem Druck auf den Startknopf erwachen das Curved Display (12,6 Zoll groß) und das Head-Up-Display zum Leben, nicht aber der mächtige V8 mit seinen 3996 Kubikzentimetern und 599 PS bei 6000/min. Zunächst reichen die 140 PS des E-Antriebes aus. Der Cayenne gleitet leise davon, beim beherzten Tritt aufs rechte Pedal schaltet sich der V8 ebenso spontan wie unspektakulär hinzu. Die Systeme greifen ohne nennenswerte Übergänge ineinander, auch das Rekuperieren erfolgt sanft.

LEERGEWICHT 2,5 TONNEN

Das frisch überarbeitete PASM-Fahrwerk verfügt in der Zweitaufgabe der dritten Cayenne-Generation nicht nur über zwei Luftkammern je Dämpfer, sondern auch über zwei Ventile. Das bügelt trittsicher auch gröbere Fahrbahnschäden generös aus, kann aber selbstverständlich nicht ganz verbergen, wie groß und wuchtig die Räder sind. Trotzdem: Im Zusammenspiel ergibt das ein sehr komfortables Fahrwerk, dass sich aber nie aufschau-kelt. Die Wankstabilisierung agiert so effektiv wie unauffällig, was sich vor allem in schnell gefahrenen Kurven auswirkt, wo die aufpreis-pflichtige Hinterachslenkung mithilft. Kaum zu glauben, dass hier rund 2,5 Tonnen Auto um die Ecke zischen.

Auf der Rennstrecke, wo Porsche bei Preseteterminen in der Regel nur die Sportwagen ihre Leistung unter Beweis stellen lässt, muss dieses Mal auch der Cayenne ran – immerhin trägt er das Kürzel GT im Namen. Trotz konsequenter Leichtbau-Features wie dem Dach aus Carbonfaser kann das Coupé mit GT-Paket sein Gewicht nicht verbergen (auch wenn sich die Zuladung mit 440 Kilogramm in



engen Grenzen hält): Die für maximalen Grip weich abgemischten Reifen lassen schon nach wenigen Runden viel Profil zurück und sind nicht nur warm, sondern sehr warm. Die Physik lässt sich auch mit höchstem Technikaufwand nicht austricksen.

OHNE E-HYBRID KEIN V8

Der Cayenne Turbo E-Hybrid als Coupé ist der einzige Vertreter seiner Baureihe, der mit GT-Paket geordert werden kann. Leistung und Performance imponieren, aber der ganze Spaß hat auch einen ernsten Hintergrund. Denn trotz sehr vieler Maßnahmen am V8 wäre eine Zulassung in der EU und anderen Ländern aufgrund der strengen Abgasgrenzwerte ohne eine Hybridisierung nicht möglich gewesen. Porsche hat rund eine Milliarde Euro in die Hand genommen, um den Cayenne weiterzuentwickeln. Für eine große Modellpflege ist diese Investition im Haus ohne Beispiel.

Die elektrische Reichweite (maximal 82 Kilometer) macht auf den ersten hundert Kilometern einen Verbrauch von 1,8 Litern (kombiniert) möglich. Danach ist jeder Cayenne-Fahrer auf seine Disziplin im Gasfuß angewiesen, zumal sich die 25,9 kWh großen Batterien auch mit 11 kW Ladestrom in nur 2,2 Stunden aufladen lassen. Kundenbefragungen hätten ergeben, so Porsche, dass man mit einem Hybrid unterwegs selten lädt und deshalb das Über-Nacht-Laden als Maßstab dient.

Eine schöne Porsche-Welt. Eine, die ganz anders ist als die des Elfers, ein Porsche-Erlebnis, das man auf anderen Kontinenten mehr zu schätzen weiß als in Europa oder der Heimat der Sportwagen. Dabei werden die Änderungen noch viel umfangreicher werden. 2030 soll Schluss sein mit Verbrennern aus Zuffenhausen. Und schon in zwei Jahren soll es einen vollelektrischen Cayenne geben. Dieser V8 ist der letzte große Verbrenner von Porsche, so viel ist klar. Irgendwie tröstlich, dass diese stärkste Ausprägung „GT“ heißt. Mehr ist nicht. ◀

Text: Thorsten Elbriggmann · Fotos: Porsche

PORSCHE FAHRER-Redakteur Thorsten Ebriggmann stieg beim neuen Cayenne Coupé ganz oben ein. Für die Vollheck-Variante (u.) ist das GT-Paket nicht erhältlich.



HAPPY END – 911 GT2 EXCLUSIVE TYP 993

Auch die Steigerung des Superlativs ist in Ausnahmefällen möglich.

**Wenn der GT2 die Krönung der Baureihe 993 darstellt, markiert dieser Solitär
die exklusive Spitze der ersten GT2-Serie. Wir schweben auf ...**

WOLKE 1-9-7





Dieser Elfer ist kein Unbekannter in der Porsche-Welt da draußen, auch wenn ihm die Wenigsten einmal lebhaftig begegnet sein dürften. Aber wer Coppa Florio und Porsche in das Suchfeld des Internet-Browsers eingibt, wird ohne Umwege auf diesen GT2 stoßen. Es gibt offizielle Werksfotos der Exclusive-Manufaktur, beiläufige Schnappschüsse und sogar Modellautos, die ihn im Maßstab 1:18 nachempfunden sind. Aber die Wirklichkeit übertrifft natürlich alles.

1996 gab ein Porsche-affiner Tuchfabrikant aus dem Badischen diesen, seinen im höchsten Maße individualisierten 993 in Auftrag. Schon die Auswahl des Basisfahrzeugs geriet zum Statement: Der auf dem Turbo basierende GT2 war das in seinem Auftreten extremste und mit einem Basispreis von fast 280.000 Mark teuerste Auto der Porsche-Modellpalette.

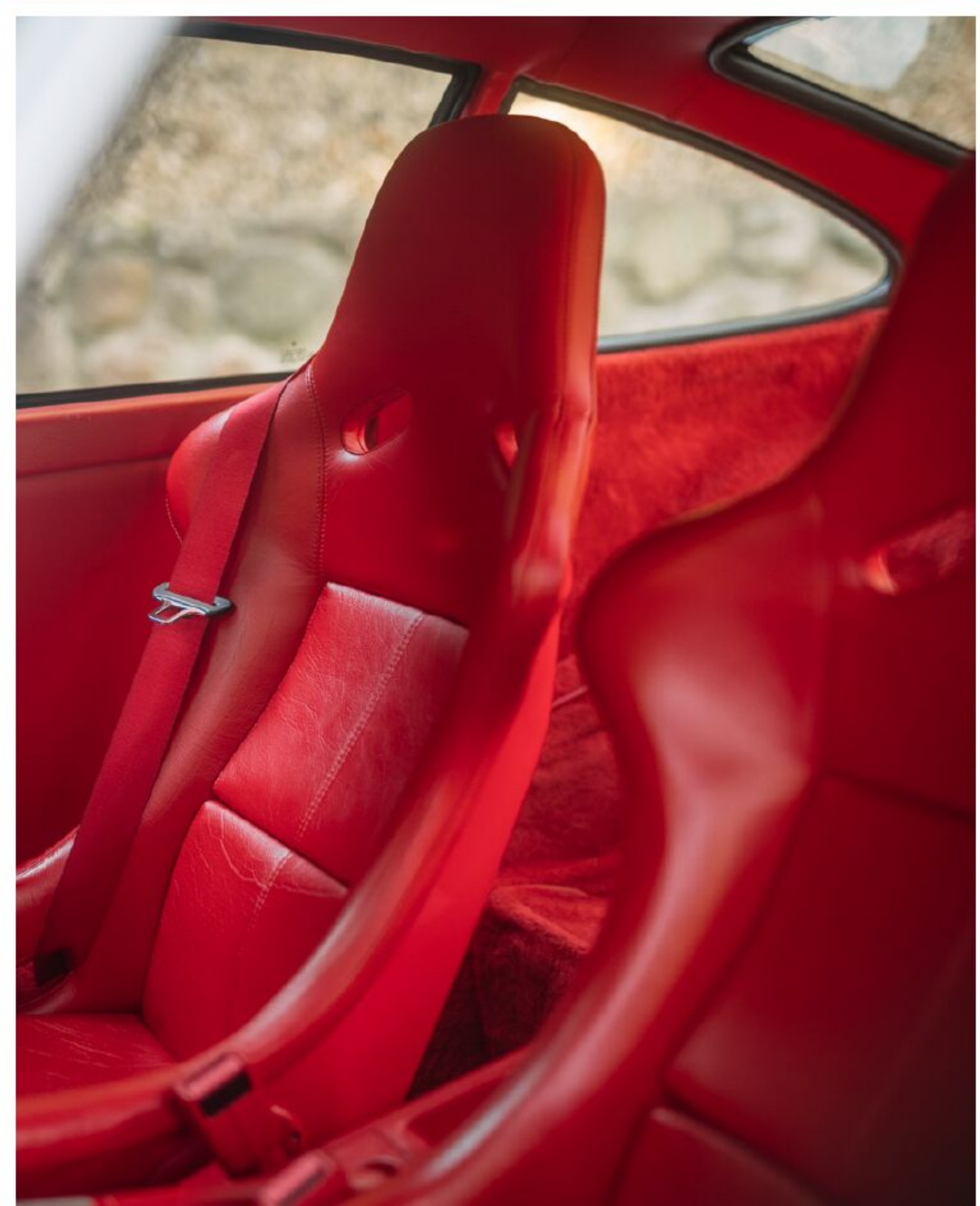
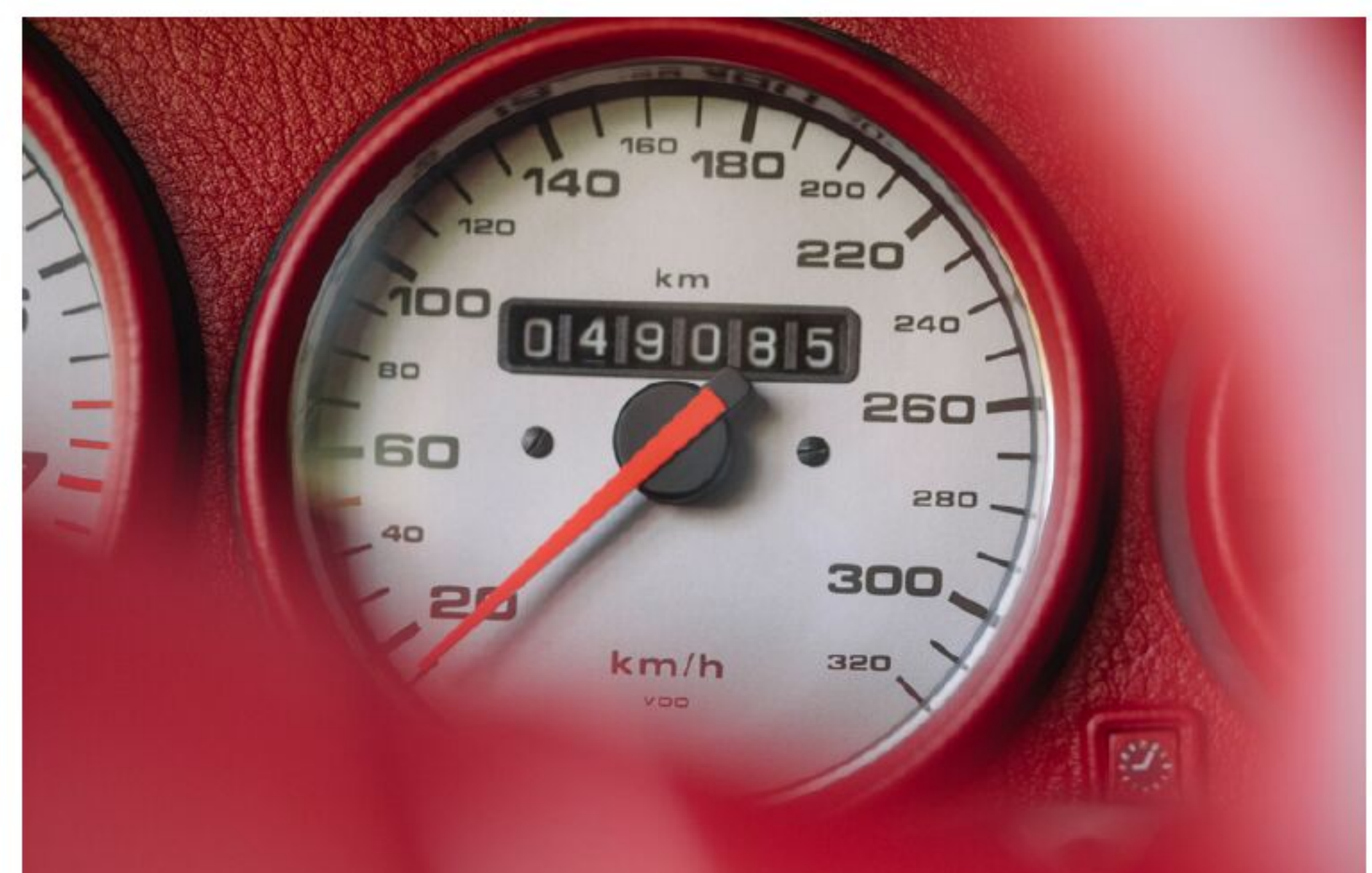
Ein 911 Carrera kostete weniger als die Hälfte – äußerte ein Kunde über die serienmäßige Exklusivität hinaus also noch Extrawünsche, musste es ihm ernst sein. Aber ein Auto für Porsche-Anfänger war der 993 GT2 sowieso nicht.

BITURBO UND HECKANTRIEB

Wie seine solventen User stand der GT2 immer weit oben in der Nahrungskette. Und ähnlich wie beim legendären 911 Carrera RS 2.7 steckte auch hier die Konzeption eines für den Breitensport geeigneten Modells dahinter, eines Autos für die Straße UND mit dem notwendigen Talent sowie der bestmöglichen Technik für die Rennstrecke – also eines Porsche im ursprünglichen Sinne.

**ÄUSSERTE EIN KUNDE BEI EINEM
BASISPREIS VON 280.000 MARK ÜBER
DIE SERIENMÄSSIGE EXKLUSIVITÄT
HINAUS ALSO NOCH EXTRAWÜNSCHE,
MUSSTE ES IHM ERNST SEIN.**

Die Entwicklung zum Elfer mit der in der Porsche-Nomenklatur neuen Bezeichnung startete 1994 und stellte eine zielgerichtete Kombination bestmöglicher Komponenten dar: Den in der Leistung von 408 auf 430 PS gesteigerten Biturbo-Motor des 993 Turbo, Frontspoiler und reduzierte Türtafeln vom RS sowie verschraubte Radhausverbreiterungen aus Kunststoff, die im Falle einer Kollision auf der Rennstrecke leicht getauscht werden konnten.





Wie die handfest verbreiterte Karosserie blieb der großformatige Heckflügel ein Alleinstellungsmerkmal. Er sorgte für Abtrieb, leitete den Luftstrom zu den Ladeluftkühlern und führte durch die seitlichen Öffnungen des Flügels Ansaugluft zu.

Leichtbau war ein zentrales Thema der GT2-Genese. Aus Gewichtsgründen verzichtete der GT2 auf die angetriebene Vorderachse der 993-Turbo-Basis, es gab weder Rücksitzanlage noch Heckscheibenwischer, Kofferraumdeckel und Türen bestanden aus Aluminium, Heckscheibe und Seitenverglasung aus Dünnglas. 205 Kilogramm wurden so eingespart, die Höchstgeschwindigkeit stieg von 290 auf 295 km/h. Aber auch der Preis lag noch einmal um mehr als 50.000 Mark über dem eines normalen 911 Turbo.

LEICHTBAU MASSGEBLICH

Ein gutes Jahr lang stellte der Anfang 1995 präsentierte GT2 das stärkste und schnellste Modell dar, das Porsche im Programm führte, dann zog der 430 PS starke 993 Turbo WLS mit 2 km/h Vorsprung und einer Spitze von 297 km/h vorbei. Zum Modelljahr 1998 legte wiederum der GT2 mit einer Leistung von 450 PS nach, zeitgleich erschien der Turbo S mit identischer Leistung – es existierten viele Querverbindungen innerhalb der 993-Baureihe, aber an die herausgehobene Stellung des in einer Stückzahl von 172 (1. Serie) und marginalen 21 Einheiten (2. Serie) gebauten GT2 kam kein anderer Elfer heran.

Dass er als Erster seiner Art der Begründer dieser GT-Reihe sowie der letzte mit Luftkühlung war, nährt bis heute den Ruf der Turbo-Elfer-Ikone. Wie sich das noch toppen ließe? Mit einer ganz eigenen, höchst exklusiven Konfiguration!



Serienmäßig und modellspezifisch: Geschraubte Radhausverbreiterungen trägt der GT2 ab Werk. Ansaugluft strömt durch die seitlichen Öffnungen des Heckflügels ein.



Exklusiv und individuell:
Zur farblichen Harmonie tragen die maßgefertigten roten Blinkleuchten bei.

Der Auftrag für Lack und Leder ging an Porsche Exclusive, die Abteilung für Besonderheiten abseits der Großserie. Umgesetzt wurde er vom zuständigen Mitarbeiter und Exclusive-Kundenberater Peter Fraschka. Das Geschäftsfeld der Individualisierung gab es da bereits über 30 Jahre: Vor der Umbenennung im Jahr 1986 firmierte Porsche Exclusive erst als Werksreparatur, später als Sonderwunschprogramm.

**VOLLEDER-AUSSTATTUNG
IN LETZTER KONSEQUENZ**

Die Liste an Mehrausstattungen (M) ab Werk für den GT2 gestaltete sich begrenzt: Radio Bremen oder Düsseldorf, optionale Sportsitze (ohne Mehrpreis), Klimaanlage, Airbags in Verbindung mit elektrischen Fensterhebern. M 496 beschrieb den aufpreisfreien Entfall der geklebten Modellbezeichnung am Heck, M 003 das im Ausstattungsumfang reduzierte, 16.800 Euro teure Clubsportpaket. Auf drei Typen ließ sich das GT2-Angebot im Großen und Ganzen unterbrechen: die Straßen-Version M 002, die besagte Clubsport-Variante M 003 und die für den Rennsport vorbereitete Ausführung M 005.

911 GT2 Typ 993

- Motor:** luftgekühlter ohc-Boxermotor Typ M64/60 R mit Biturbo-Aufladung
- Zylinder:** 6
- Bohrung x Hub:** 100,0 x 76,4 mm
- Hubraum:** 3600 cm³
- Leistung:** 316 kW (430 PS) bei 5750/min
- Drehmoment:** 540 Nm bei 4500/min
- Verdichtung:** 8,0 : 1
- Gemischaufbereitung:** Bosch Motronic M 5.2
- Kraftübertragung:** Hinterradantrieb
- Getriebe:** Sechsganggetriebe
- Karosserie:** selbsttragende Ganzstahlkarosserie
- Fahrwerk:** McPherson-Federbeine, Querlenker, Schraubenfedern, Gasdruckdämpfer, Stabilisator (vorn); Einzelradaufhängung an fünf Lenkern, Schraubenfedern, Gasdruckdämpfer, Stabilisator (hinten)
- Bremsen:** 4-Kolben-Festsättel; innenbelüftete, gelochte Scheiben 322 x 32 mm (vorn), 322 x 28 mm (hinten)
- Radstand:** 2272 mm
- Spur:** 1475 mm (vorn), 1550 mm (hinten)
- L x B x H:** 4245 x 1855 x 1270 mm
- Räder und Reifen:** 9 J x 18 mit 235/40 ZR 18 (vorn) und 11 J x 18 mit 285/35 ZR 18 (hinten)
- Leergewicht:** 1295 kg
- Zul. Gesamtgewicht:** 1575 kg
- Höchstgeschwindigkeit:** 295 km/h
- Beschleunigung 0–100 km/h:** 4,4 sec
- Bauzeit:** 1995–1997
- Stückzahl:** 172
- Preis:** 278.875 Mark (1996)



„DA GAB ES DIE ROTEN BREMSSÄTTEL
UND DIE ROTEN RÜCKLEUCHTEN. DA PASSTEN DIE
ORANGEN BLINKER EINFACH NICHT DAZU.“

Peter Fräschka



Aus dem gleichen Grund, um die Produktion des nur in kleinsten Stückzahlen produzierten GT2 zu vereinfachen, führte Porsche auch nur eine kleine Anzahl von Farben im Programm. Im Modelljahr 1996 waren das Schwarz, Indischrot, Grandprixweiß, Riviera blau, Speedgelb sowie Polarsilber-Metallic und Nachtblau-Metallic.

128 Kunden griffen im ersten Jahr zu Serienfarben, 13 ließen sich ihren Wagen auf Sonderwunsch in einer anderen Farbe lackieren – und nur ein 993 GT2 wurde in Coppa Florio lackiert. Auffälliger gerieten vielleicht nur jene beiden Autos, die in Ferrari-Gelb, bzw. dem alten 911-Farbton Blutorange das Werk verließen.

Der pastellige, hellblaue Farbton Coppa Florio (Code 360) war ursprünglich in den Modelljahren 1976/77 als Sonderfarbe der 911-G-Serie erhältlich gewesen. Im Falle des speziellen GT2 kamen noch in der gleichen Farbe lackierte Felgensterne der Speedline-Räder und eine kontraststarke Lederausstattung dazu.

Vollleder-Ausstattung definiert dieser GT2 völlig neu und in noch nie gesehener Konsequenz. Von der Kofferraumhauben-Entriegelung über die Zündschlossrosette bis zu Lichtschalter, Radio, Rückspiegel und den Ringen



PORSCHE EXCLUSIVE STELLTE DEN GT2 NOCH VOR ÜBERGABE INS FOTOSTUDIO. WER COPPA FLORIO IN DIE SUCHMASCHINE EINGIBT, WIRD OHNE UMWEGE DARAUF STOSSEN.

der Rundinstrumente zeigen sich Innenraum und Cockpit komplett im Sonderleder „Can-Can-Rot“. Und natürlich befindet sich der in Teilen belederte Zündschlüssel in einem passenden, maßgefertigten Etui und liegen Sportfahrer-Handschuhe aus dem identischen Leder bereit. Eine Optikorgie in tiefem Rot!

KOSENAMEN „WÖLKCHEN“

Auf das weltweit einzigartige Know-how der flächen-deckenden Verarbeitung war Porsche besonders stolz. Um Passgenauigkeit und Beständigkeit zu garantieren, musste das zu Leder acht Stunden in einer Klimakammer vorschumpfen. Für bis zu 75 verschiedene Bauteile waren mitunter acht ausgesuchte Kuhhäute nötig. Selbst der rote Mapotex-Teppich war eine Spezialanfertigung.

Die ursprünglich orangen, hier rot eingefärbten Blinkleuchten gingen auf Peter Fraschka zurück, wie der

in dem 911-GT2-Standardwerk der Autoren Christoph F. Mäder/Jan Kouhm erklärt: „Da gab es die roten Brems-sättel und die roten Rückleuchten. Da passten die oran-gen Blinker einfach nicht dazu. Solche kleinen Details haben wir zusammen mit unseren Kunden entwickelt.“ Die größeren Endrohre des Modelljahres 1997 bekam der Sonderwunsch-GT2 mit den Fahrgestellendziffern 197 bereits im Juni 1996 mit auf den Weg.

Dafür fehlten Klimaanlage, Airbags und elektrische Fensterheber – der so expressiv gestaltete GT2 sollte bei aller offensiven Freude an der Farbe ein Fahrerauto im Sinne der eigentlichen Konzeption bleiben.

Damals, sagt sein heutiger Besitzer, sei er der teu-erste GT2 der 172 Autos zählenden 1. Serie gewesen. Heute nennt er ihn aufgrund der luftigen, himmelblauen Lackierung „Wölkchen“ und wünscht sich nichts sehn-licher als einen GT2 auf 992-Basis. Natürlich in der Son-derwunsch-Farbe Coppa Florio. ◀

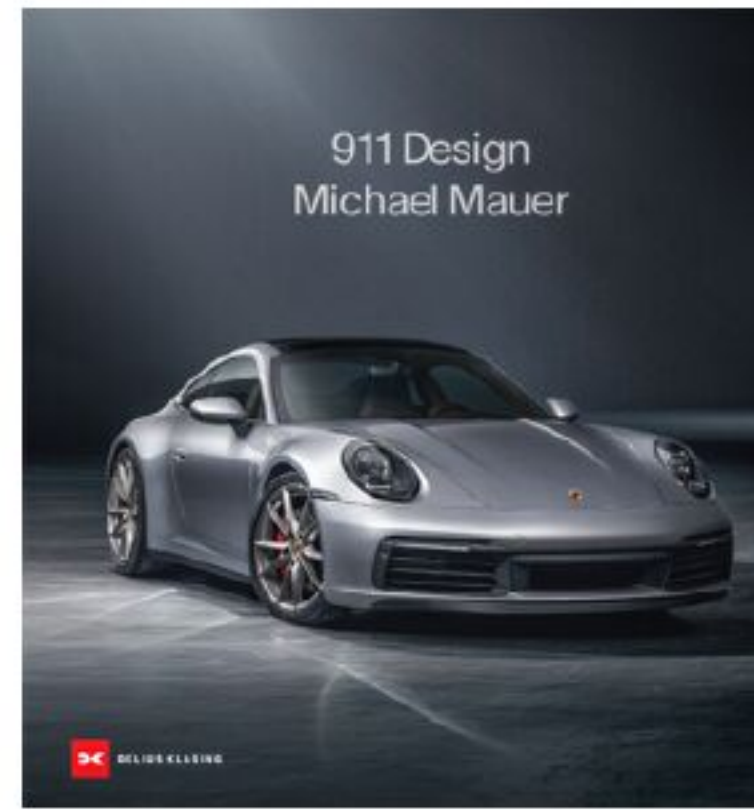
Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Roman Rätzke



Best of Classic Driver

Gianni Agnelli's Fiat 130 Kombi und BMW Garmisch (wer kennt sie?), ein Monteverdi Safari im Wald, eine Ausfahrt mit Mai Ikuzawa, Tochter der japanischen Motorsport- und Porsche-Ikone Test Ikuzawa, der Rolls-Royce Corniche, der 1981 an der Rallye Paris-Dakar teilnahm – solche Geschichten sammelt man nicht im Vorbeigehen ein. Beim Online-Portal Classic Driver haben sie in den letzten 25 Jahren viele solcher Stories gefunden, fotografiert, aufgeschrieben und nun zum Jubiläum in ein sehenswertes Buch gegossen. Die Exotik begeistert, die Fotos sind voller Stimmung und die Auswahl ist unterhaltsam gemischt. Dass den Texten mitunter die kritische Distanz zu Person und/oder Fahrzeug abhandenkommt, sich der ein oder andere Akteur mitunter zu wichtig nimmt, lässt sich aushalten. Schöne Geschichten sind es allemal und als gehobenes Coffee-Table-Book missverstanden zu werden, hat die 25-Jahre-Edition nicht verdient. Herzlichen Glückwunsch zum Vierteljahrhundert nachträglich.

Jan Baedeker: „Best of Classic Driver“, 400 Seiten, Format 277 x 295 mm, Hardcover, Delius Klasing, Bielefeld 2023, 69,90 Euro, ISBN 978-3-667-12748-8



911 Design – Michael Mauer

Ein Buch für Porsche-Fortgeschrittene, keine Frage. Für Leute, die sich mit Modellhistorie (die hier natürlich nicht fehlen darf) und Technik intensiv auseinandergesetzt haben und sich nicht daran stören, das großformatige, gestochen scharfe Aufnahmen von acht Generationen 911 nur für sich stehen. Die wissen, dass es einem Michael Mauer nicht auf die Höchstgeschwindigkeit ankommt. Der Porsche-Designchef erklärt 911-Design – verständlicher als das oft sonst passiert, aber natürlich durch die Brille des obersten Form-Bevollmächtigten der Marke. Dass er sich als Fan des 964 outet, wird dessen Anhänger beglücken; wie er den eben noch aktuellen 997 erklärt, hilft bei dessen historischer Einordnung. Schade, dass die eigentlichen Erläuterungen Mauer zum restlichen Text eher kurz ausfallen. Verwirrend, dass die Lauftexte zu den einzelnen Baureihen im Vergleich dazu in Übergröße gesetzt sind. Das erleichtert den Verzicht auf die Lesebrille, lässt sich deshalb aber nicht besser lesen, wirkt gekünstelt und overstyled. Hier hätte Michael Mauer als Meister des Weglassens ruhig noch einmal Hand anlegen dürfen. Dennoch ein Buch, dass eine Lücke passgenau füllt.

Thomas Amann/Edwin Baaske/Elmar Brümmer/Matthias Kriegel: „911 Design – Michael Mauer“, 296 Seiten, 294 x 295 mm, Hardcover, Delius Klasing, Bielefeld, 2023, 78,00 Euro, ISBN 978-3-667-12745-7

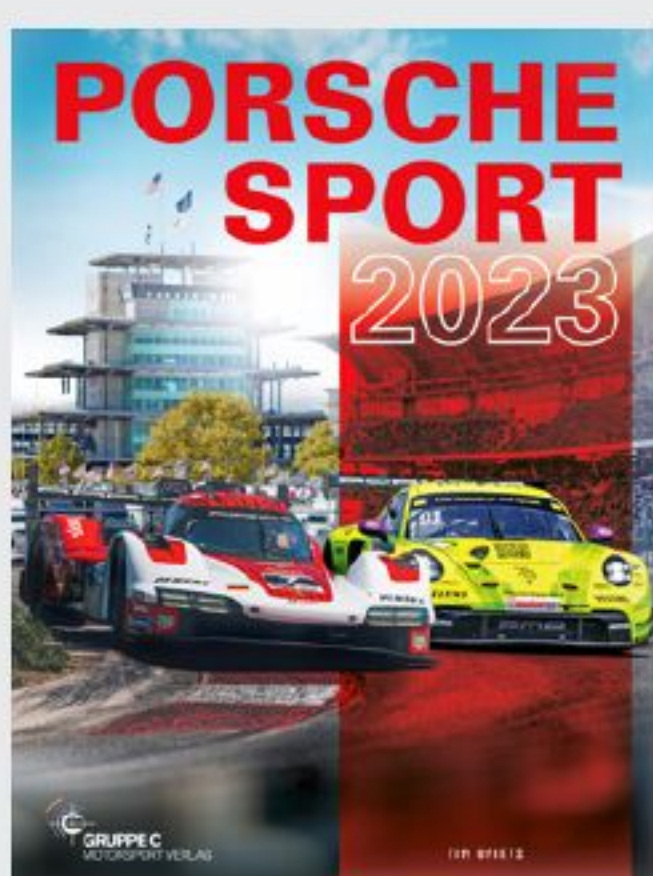


Porsche 911 x 911

Wer bei den ersten drei Auflagen noch nicht zugeschlagen hat und das 911-Kompendium nicht in der eigenen Bibliothek führt, sollte rund elf Zentimeter Platz freiräumen und zuschlagen. Es lohnt sich! Die überarbeitete, erweiterte 4. Auflage des hauseigenen Elfer-Werks ist auf zwei Bände und 1200 Seiten angewachsen. 2018, dem Jahr der letzten Auflage, fehlte noch die aktuelle Baureihe 992 und waren es rund 100 Seiten weniger. Dass die fünfsprachige Zusammenfassung von acht 911-Modellreihen kein Buch zum Lesen, sondern in erster Linie eines zum Betrachten ist, gehört zur Idee und wird nicht als Mangel empfunden. So finden neue alte, weniger und gar nicht bekannte Elfer-Motive ihren Weg ins Buch, das so einen bildstarken Überblick der 911-Entwicklung liefert. Das lässt sich am ehesten in kleinen Dosen konsumieren und wird nie langweilig. Nur Platz sollte man halt haben.

„Porsche 911 x 911“, 1200 Seiten, 240 x 240 mm, 2 Bände, Hardcover im Schuber, Motorbuch, Stuttgart 2023, 89,00 Euro, ISBN 978-3-613-32153-3

ZUM THEMA



Porsche Sport 2023

Tim Upietz
400 Seiten, 170 x 240 mm, Hardcover
Gruppe C
60,00 Euro



Supersportwagen aus aller Welt

Joachim M. Köstnick
224 Seiten, 244 x 318 mm, Hardcover
Motorbuch
18,95 Euro

Modellauto-Neuheiten präsentiert von ck-modelcars

Porsche 356SL

Eine handgedungelte, ultraleichte Aluminium-Karosserie, 1.100 Kubikzentimeter Hubraum, aerodynamische Radabdeckungen und 46 PS: Das waren die beeindruckenden Fakten des Sportwagens, mit dem Porsche im Jahr 1951 seinen ersten internationalen Motorsporteinsatz in Le Mans bestritt. Drei der 356 „Super Leicht“, kurz SL, waren für den Start beim 24-Stunden-Rennen gebaut worden. Doch einer der Wagen erreichte den Circuit de la Sarthe gar nicht erst. Das zweite Fahrzeug mit der Startnummer 47, pilotiert von Rudolph Sauerwein und Robert Brunet, fiel nach einem Unfall im Training ebenfalls aus. Somit blieb nur noch die Startnummer 46 mit den beiden französischen Piloten Auguste Veillet und Edmond Mouche übrig. In einem regenreichen Rennen hielten die beiden den 356 SL sicher in Führung ihrer Kategorie und überquerten als Klassensieger die Ziellinie – ein gelungenes und unvergessliches Debüt für Porsche im internationalen Langstreckensport. Die Modelle der ersten beiden 356 SL von 1951 bietet WERK83 in höchster Qualität im Maßstab 1:18 an. Sie verfügen über lenkbare Vorderräder und ein originalgetreues Cockpit.



WERK83™

Porsche 356 SL Class Winner 24h LeMans 1951 Veillet, Mouche 1:18 WERK83, UVP 79,95 €, Art-Nr.: W18009001

Porsche 356 SL 24h LeMans 1951 Sauerwein, Brunet 1:18 WERK83, UVP 79,95 €, Art-Nr.: W18009002



Porsche 911 (930)

Der Porsche 911 (930) Turbo ist ein legendäres Modell, das von 1975 bis 1989 produziert wurde. Es war der erste Serien-Porsche mit Turbolader und hat sich schnell einen Ruf als leistungsstarker Sportwagen erworben. Der 911 (930) Turbo verfügt über einen luftgekühlten 3,0-Liter-Sechszylinder-Motor, der eine beeindruckende Leistung liefert. Das markante Äußere und das ikonische „Walflossen“-Heckspoiler-Design machen ihn zu einem echten Blickfang. Im Innenraum bietet der 911 (930) Turbo ein klassisches und zeitloses Design mit hochwertigen Materialien. ck-modelcars bietet den Porsche 911 Turbo vom bekannten Modellautolabel Minichamps exklusiv und limitiert in unterschiedlichen Designs im Maßstab 1:43 an. Die Modelle dieser Sammelserie sind auf 500 Stück limitiert und exklusiv bei ck-modelcars erhältlich.



MINICHAMPS®

Porsche 911 (930) Turbo 1:43 Minichamps, je UVP 39,95€

silber - Art.-Nr.: 943069006, rot - Art.-Nr.: 943069007, weiß - Art.-Nr.: 943069005



Porsche 911 (993) Turbo

Porsche 911 (993) Turbo war ein ikonisches Modell, das von 1995 bis 1998 produziert wurde. Er war bekannt für seine beeindruckende Leistung und sein zeitloses Design. Der gelbe Porsche 911 (993) Turbo ist ein Blickfang auf der Straße. Die leuchtende Farbe verleiht dem Fahrzeug eine sportliche und dynamische Ausstrahlung. Gelb ist eine Farbe, die Aufmerksamkeit erregt und den Porsche 911 (993) Turbo zu einem echten Hingucker macht. Der rote Porsche 911 (993) Turbo in Metallic-Farbe strahlt Eleganz und Raffinesse aus. Die metallische Oberfläche verleiht dem Fahrzeug einen glänzenden und luxuriösen Look. Rot ist eine klassische Farbe für Sportwagen und betont die sportlichen Merkmale des Porsche 911 (993) Turbo. Beide Farbvarianten des Porsche 911 (993) Turbo sind äußerst beliebt bei Autoliebhabern und Sammlern. Sie verkörpern den Geist und die Leidenschaft der Marke Porsche. Egal ob in Gelb oder Rot Metallic, der Porsche 911 (993) Turbo ist ein Fahrzeug, das Fahrspaß und Stil vereint. Die Modelle dieser Sammelserie sind auf 500 Stück limitiert.



MINICHAMPS®

Porsche 911 (993) Turbo S Baujahr 1995 gelb 1:43 Minichamps, UVP 39,95 €, Art-Nr.: 943069205

Porsche 911 (993) Turbo Baujahr 1995 rot metallic 1:43 Minichamps, UVP 39,95 €, Art-Nr.: 943069206



- Anzeige -

- Anzeige -

Porsche 911 GT3 RS

MINICHAMPS®



Der Porsche 911 (992) GT3 RS zieht als reinrassiger Sportler mit seinen charakteristischen Lufteinlässen und dem brachialen Heckflügel immer wieder alle Blicke auf sich. In puncto Performance und Fahrspaß kaum zu übertreffen, ist das alltagstaugliche Tracktool von den Straßen und Rennstrecken dieser Welt nicht mehr wegzudenken. Nun gibt es den Straßensportler für alle Sammler in vier ganz besonderen Varianten. Die auf jeweils 300 Stück limitierten Modelle im Maßstab 1:18 gehören zur Sammlerserie „Faszination Sportwagen“ und verfügen, neben höchster Detailgetreue, über lenkbare Vorderräder und einen teilweise beweglichen Heckflügel. GT3 RS-Fans können zwischen vier Farbvarianten wählen. Eines der Modelle ist in Schwarz mit schwarzem Schriftzug und roten Felgen erhältlich. Die zweite Farbversion besticht durch ein kräftiges Sharkblue mit schwarzen Felgen sowie schwarzem Schriftzug. Modell drei verfügt über silberne Felgen, einen schwarzen GT3 RS-Schriftzug und eine auffällige, grüne Sonderlackierung. Das vierte Modell ist silber mit schwarzem GT3RS Schriftzug und auffälligen roten Felgen. Die vier Minichamps-Modelle sind exklusiv bei ck-modelcars im Sortiment und absolute Must-Haves für das Sammlerregal.

**Porsche 911 (992) GT3 RS Baujahr 2023 schwarz / rote Felgen 1:18 Minichamps,
UVP 119,95 €, Art-Nr.: 153062240**

**Porsche 911 (992) GT3 RS 2023 blau / schwarze Felgen 1:18 Minichamps,
UVP 119,95 €, Art-Nr.: 153062233**

**Porsche 911 (992) GT3 RS Baujahr 2023 grün / silberne Felgen 1:18 Minichamps,
UVP 119,95 €, Art-Nr.: 153062235**

**Porsche 911 (992) GT3 RS Baujahr 2023 silber / rote Felgen 1:18 Minichamps,
UVP 119,95 €, Art-Nr.: 153062241**



www.ck-modelcars.de



Sehr gut, 4.94/5.00
von über 2.000 Kunden bewertet

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

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

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

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

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

Petzoldt's
seit 1988

DAS GROSSE BUCH DER FAHRZEUGPFLEGE
Neu- und Gebrauchtfahrzeuge - Klassiker - Cabrios

Petzoldt's Premium Schaum-Shampoo
500 ml
schonend

Petzoldt's Premium Schaum-Shampoo
1 Liter
schonend

Petzoldt's GLASS
Lackversiegelung für alle Lackarten
475 ml

Petzoldt's WASH
Shampoo für alle Lackarten
475 ml

Petzoldt's WAX
Glanzschutz für alle Lackarten
200 g

Reinigungsknete
100g

www.petzoldts.de

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

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

NEUNELFMOTOREN

PORSCHE
MOTOREN. GETRIEBE. SERVICE. MOTORSPORT.

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

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

BIETE



Porsche GT3 992, exkl. Sonderfarbe schiefergrau, EZ 7/21, 3200 km, 2 Vorbesitzer (Übernahme bei 277 km), Assist. u. Appr. neu, NR, keine(n) Rennstr. u. Überdr., neuwertig (Garagen- und Schönwetterfahrzeug), Standort HSK, VB 242.000,- €. Tel. 0151/59980466



Porsche 911 SC Carrera RS Drehzahlmesser 8000 UPM/ RPM, roter Filter innen beliebig variabel mit Drehknopf einstellbar, passend für alle G-Modelle mit Bosch HKZ, VDO-Sonderanfertigung, VDO generalüberholt, also Meßwerk neu gedämpft, Zierring erneuert, Topf neu verzinkt und Schrauben mit grünem Werkslack neu versiegelt, funktionsgeprüfter Topzustand, € 690,00, Tel.: 0162-3661816

1975 Turbo 3.0l, Bj. 4/75, silber, 2 Vorb., Klima, SD, orig. 112.000 km, im Originalzustand, Preis VS, +49 151 24018583



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



Porsche 911 Tacho, Ausführung elektronisch (240 / 260 / 300 km/h), passend für alle G-Modelle, VDO-generalüberholt, Topf neu verzinkt, Ring + Glas erneuert, mit grünem Werkslack versiegelt, funktionsgeprüfter Topzustand, jeweils € 790,00, Tel.: 0162-3661816



Porsche 356 C, BJ. 1964, 75 PS, TÜV neu, Motor und Getriebe revidiert, matching number, champagnergelb, aus 2ter Hand zu verkaufen VB € 84000.- Tel.: 0152-09809760



Einen kompletten Satz **16" Fuchs Felgen** Maxilight LM-Rad (1981), vorne 2x 7J x 16" (ET 4), hinten 9J x 16" (ET 15). VB 1.911 €. Tel.: 0171-42300516

ORIGINALE PORSCHE FELGEN UND KOMPLETTRÄDER

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



Verkaufe **Porsche 993 4S**, BJ 1997, 157 Tsd. km, TÜV bis 10/2024, Schiebedach, Tempomat. Raum Süd-deutschland, sehr guter Zustand. VB 105.000 Euro. Kontaktaufnahme unter jacky_j2@gmx.de.

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



12.05.24
**ADRENALIN AM
BILSTER BERG**



**DIE BERGSPORT
GLEICHMÄSSIGKEITS-
PRÜFUNG FÜR
JEDERMANN**

Buchung und Infos unter:
www.oldtimertrackdays.de

**BILSTER
BERG**
DRIVING BUSINESS.DE

**MARTINI
RACING**
ORIGINAL COLLECTION
Jackets, Shirts, Accessoires

order online: **maxpart-racing.de**

HAHN-GFK.de
RACING-PARTS for PORSCHE CARS

O-WASH
MOBILE FAHRZEUGAUFBEREITUNG
UND PFLEGE
015141833604 info@o-wash.com
www.o-wash.de

**Wir schützen
Ihren Porsche!**
LASSEN SIE JETZT IHR
SCHMUCKSTÜCK REINIGEN,
POLIEREN UND KERAMIKVERSIEGELN

Treffen für historische Porsche
**ÜBERSEE
VOL. 6**

Am
08 · 06 · 24 ab 13 Uhr
Allerkai 4, 28309 Bremen

weitere Infos!

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

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

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

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

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

ab 398 Euro

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

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



Porsche Club

928

Der werksautorisierte Classic Club
Porsche Club 928 e.V.


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




MITTELMOTOR

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

MITTEL
MOTOR
.COM





PORSCHE ERSATZTEILE REPARATUR MOTORSPORT


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

SUCHE



Suche Porsche **918 Spyder Glasmodell**.
fordraeger@web.de



Suche **Swarovski Porsche Carrera GT Modell 1:43**.
fordraeger@web.de

Suche **Porsche 987 / 981 Boxster S oder Cayman S**.
Tel. 01718246350

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


Sie möchten auch erfolgreich in PORSCHE FAHRER werben?

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

Ausgabe 4-2024
Erscheinungstermin: 8.5.2024 | Anzeigenschluss: 2.4.2024

PORSCHE

FAHRER



TEILE.COM | ONLINE SHOP

ORIGINAL PORSCHE Winterräder

4000 Original Porsche Sommer- und Winterräder auf Lager

Siehe jetzt » www.teile.com



by JP Group Automotive

- Wenn Sie nur das Allerbeste wollen

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

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

EDELSTAHL

**91.410SSI
(1620612400)**

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



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

**92.210SSI
(1620611200)**

Schalldämpfer, hinten.
Mit TÜV



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

**91.911SSI
(1623104910)**

Wärmetauschersatz,
links/rechts



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

Auch in Ø41mm
oversize erhältlich!!

**91.911SSI41
(1623105610)**

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



**91.912SSI
(1623105510)**

Wärmetauschersatz,
links/rechts



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

**91.914SSI
(1623105410)**

Wärmetauschersatz,
links/rechts



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

www.jpgroup.dk



70 JAHRE SPEEDSTER GEBURT EINER LEGENDE

SPEZIAL

Go West – 356 America Roadster



KLASSIK

Wiederentdeckung eines Prototypen – 901 „Quickblau“



SPORT-SCHAU

Asphalt und Schotter – 996 Rallye



WEITERE THEMEN IM HEFT:

Top Ten – Die teuersten Porsche ·
992 4S High Altitude · PF-Workshop Getriebe ·
Routen-Planer Susten + Tremola

PORSCHE FAHRER 4-2024
erscheint am 8. Mai 2024

Die Redaktion behält sich vor, angekündigte Themen
aus Aktualitätsgründen zu ändern oder zu verschieben.

IMPRESSUM

Verlag:

HEEL Verlag GmbH
Pottscheid 1, 53639 Königswinter
Tel.: 02223 9230-0 I Fax: 02223 9230-26
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:

Karsten Arndt, Thorsten Elbriggmann, Tobias Kindermann,
Manfred Kolb (Übersetzung + Lektorat), Roman Rätzke, Götz von Sternenfels

Objekt- und Anzeigenleitung PORSCHE FAHRER:

Steffen Wagner
HEEL Verlag GmbH
Pottscheid 1, 53639 Königswinter
Tel.: 02223 9230-53 I Fax: 02223 9230-26 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 Fax: 02223 9230-26 I service@pf-magazin.de

Layout: gb-s Mediendesign, Königswinter

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

Preise und Erscheinungsweise:

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

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

Vertrieb Deutschland:

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

Vertrieb Österreich/Schweiz:

HEEL Verlag GmbH
Pottscheid 1, D-53639 Königswinter (nur Einzelheftbestellungen)
Tel.: +49 531 12325449 I Fax: +49 531 708601 I bestellung@westermann-logistik.de

Postvertriebskennzeichen: 74394

ISSN: 1864-4090

Datenschutzerklärung: ds.heel-verlag.de

Gerichtsstand: Königswinter

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

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

Bei Fragen rund um Ihr Abo (Abobestellungen, -kündigungen und Adressänderungen) wenden Sie sich bitte an:

Heel Verlag GmbH, PORSCHE FAHRER, Abo-Kundenservice, 65341 Eltville,
Tel.: 06123 9238-277, Fax: 06123 9238-244, E-Mail: aboservice-pf@vuserice.de
Hinweis: Bitte teilen Sie uns Änderungen Ihrer Anschrift unter Angabe Ihrer alten Adresse umgehend mit. Zeitschriften werden trotz Nachsendeantrag von der Post nicht nachgesandt.

ABONNIEREN LOHNT SICH!



6 Ausgaben pro Jahr

Wunsch-Prämie ohne Zuzahlung

Über 13 % sparen + versandkostenfrei*

Bereits vor dem offiziellen Verkaufsstart lesen

Zusätzliches ePaper für nur 1 €/Jahr

Wählen Sie Ihre Wunschprämie:



Wert: 34,99 Euro

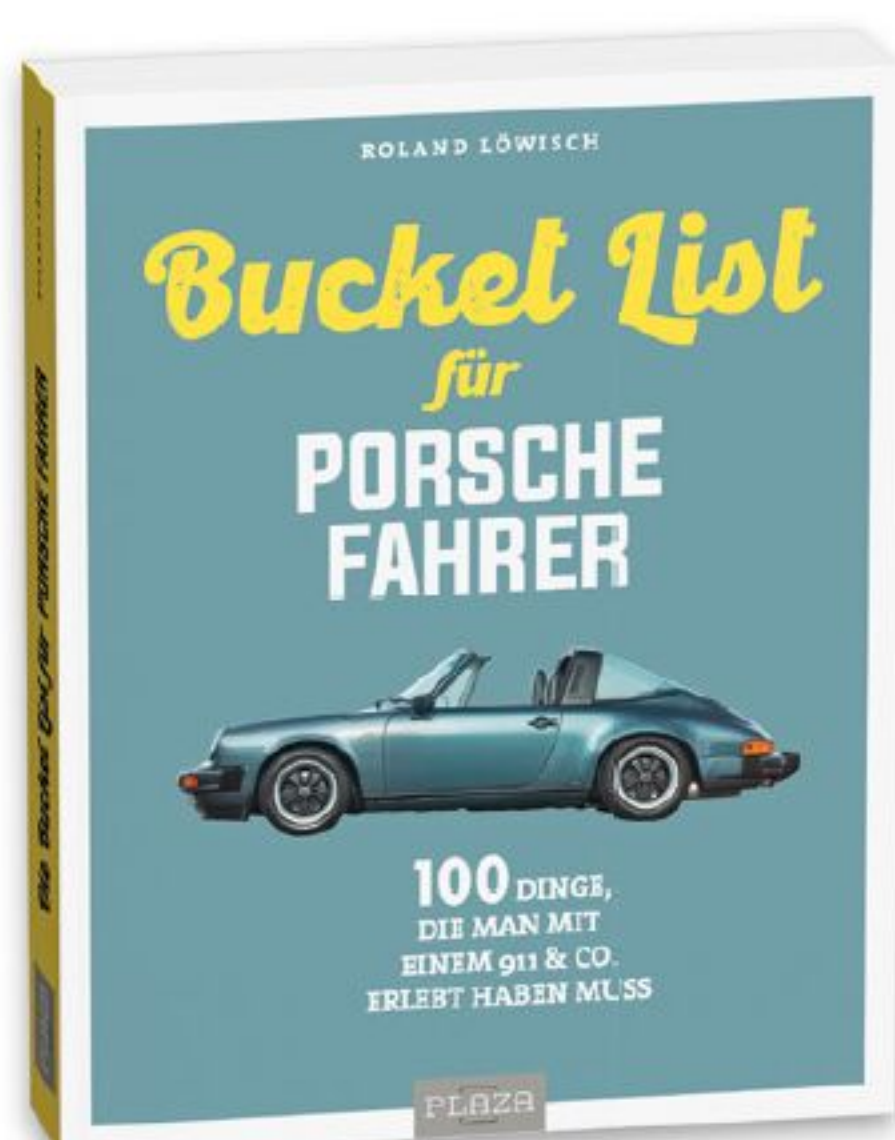
Wert: 34,99 Euro



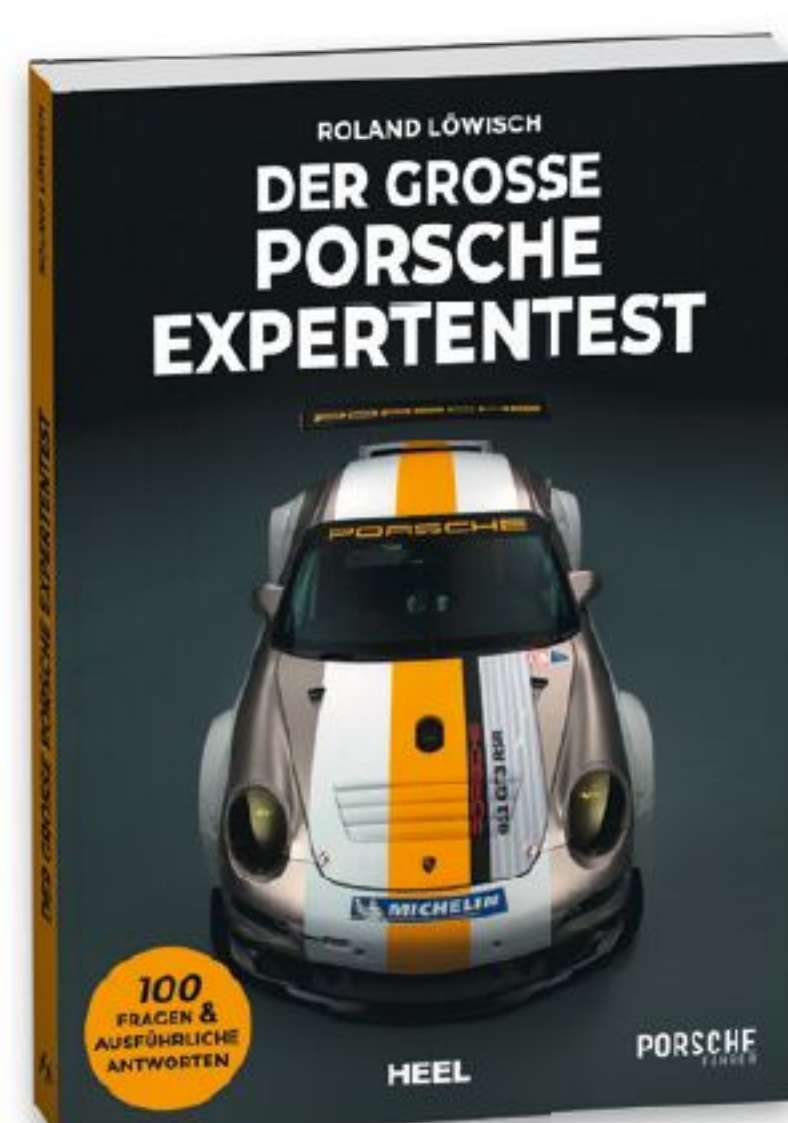
Wert: 39,99 Euro



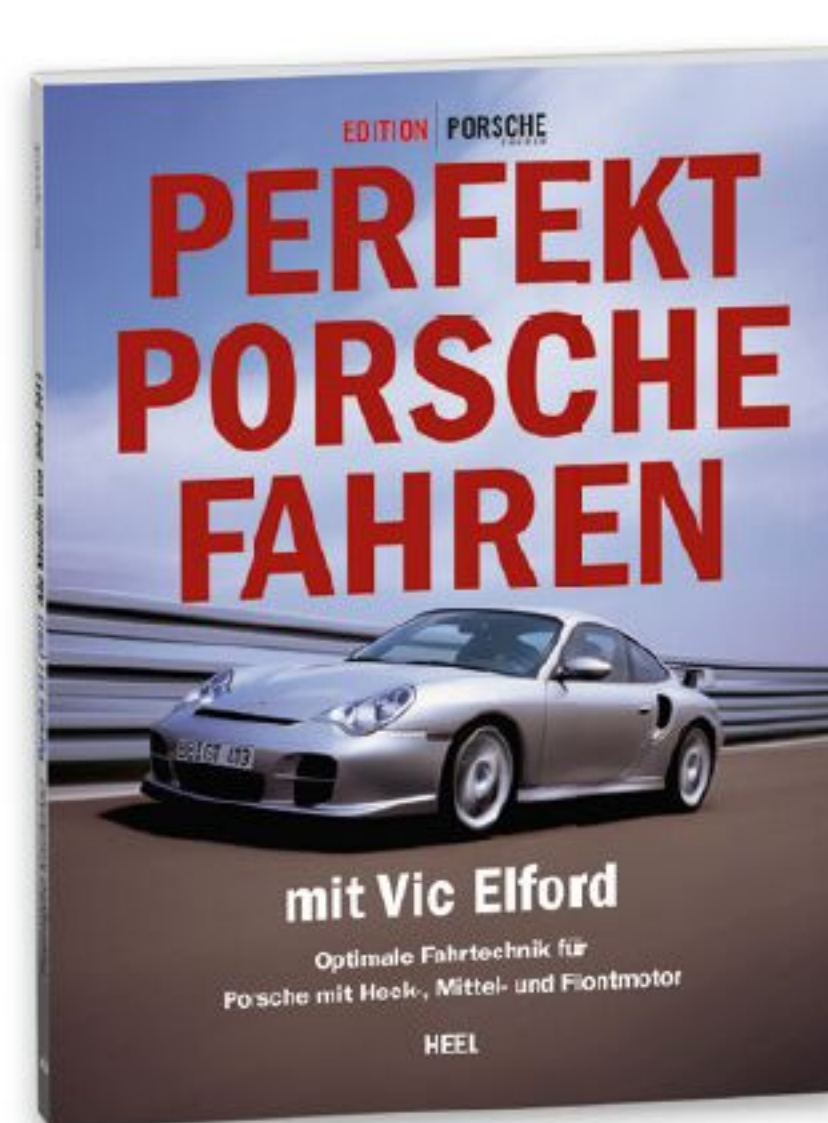
Wert: 69,99 Euro



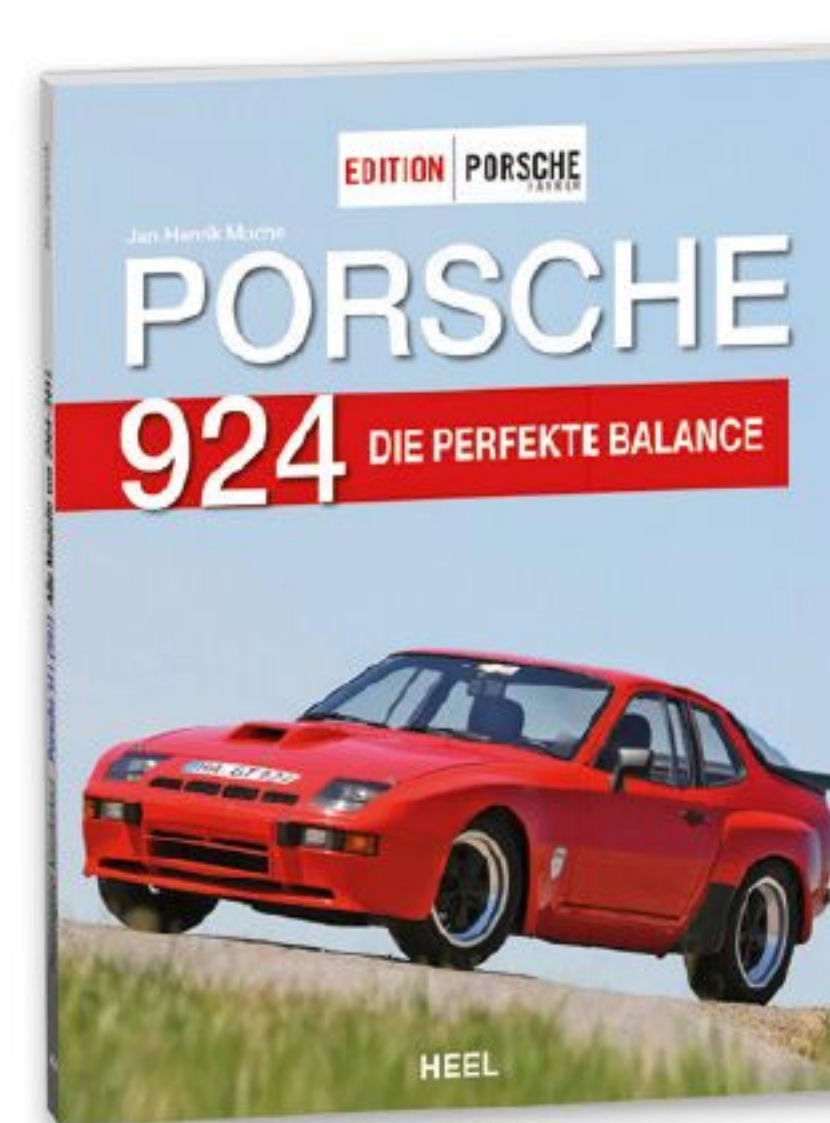
Wert: 9,99 Euro



Wert: 12,99 Euro



Wert: 19,99 Euro



Wert: 39,95 Euro



Wert: 29,95 Euro

Weitere Prämien finden Sie auf unserer Website!

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

* im Inland, Ausland auf Anfrage

PORSCHE DESIGN



Ihr Sportwagen am Handgelenk.

CUSTOM-BUILT TIMEPIECES.

Der Porsche 911 steht für ikonisches Design und große Emotionen in Serie. Jetzt auch am Handgelenk. Und wie genau das aussieht, entscheiden Sie selbst. Mit den Porsche Design custom-built Timepieces wird dieses Prinzip mithilfe des eigens entwickelten Uhrenkonfigurators in das Segment der Luxusuhren übertragen – und das mit unzähligen Kombinationsmöglichkeiten. Weitere Informationen erhalten Sie in Ihrem Porsche Zentrum, in Ihrem Porsche Design Store, bei ausgewählten Uhrenfachhändlern oder über den QR-Code.

porsche-design.com/custom-built-timepieces



911 Carrera Cabriolet: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 10,8–10,4 (WLTP);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 245–236 (WLTP); Stand 02/2024