

911 LOVE *RS*



DER MYTHOS RS

Vielleicht besteht die Faszination des Elfers ja darin, dass diese Ikone im Laufe eines halben Jahrhunderts eine Vielzahl von Sehnsüchten und Wünschen erfüllen konnte. Das mag bei einem Sportwagen zuerst einmal verwirrend klingen – aber dieser Jahrhundertwurf dient seinen Besitzern in den verschiedensten Rollen: Einerseits als 365 Tage im Jahr genutztes Alltagsgefährt, andererseits als Lustgefährt für die schönen Stunden des Jahres – in dieser Rolle gerne auch als Cabriolet. Dann wieder fasziniert er durch seine Technologie, die so oft Marksteine gesetzt hat und last, but not least, bestätigte er vom ersten Tag seiner Existenz an auch seine Fähigkeit, auf Renn- und Rallyestrecken Maßstäbe zu setzen. Und das nicht nur bei Clubveranstaltungen, sondern auch in Le Mans, am Nürburgring, in Daytona.

Schon kurz nach seiner Entstehung zeigte der Elfer seine Qualitäten – und so wundert es auch nicht weiter, dass er rasch als 911 R für Aufmerksamkeit sorgte, der – extrem erleichtert und mit dem Triebwerk des Carrera 6-Rennwagens ausgestattet – die Konkurrenz schockierte. Ein Schritt, der mit dem RS 2.7 erfolgreich weiter gegangen wurde und mit den RS 3.0- und RSR 3.0-Modellen für Tausende von Siegen sorgte.

Es ist kaum zu fassen, dass bereits ein halbes Jahrhundert vergangen ist, seitdem die Carrara RS-Modelle dem Elfer einen sportlichen Ruf gaben, der unvergänglich ist. Porsche hat im Laufe der vergangenen Jahrzehnte diesen betont sportlichen Modellen seine besondere Aufmerksamkeit gewidmet – heute gehören Modelle wie der 911 SC/RS, 964 RS, 911 GT RS oder der GT 3 RS 4.0 zu den Höhepunkten der Elfer-Saga, die mit dem neuen 911 R ihren 50. Geburtstag feierte. Diese Baureihen sind zu gesuchten Sammlerstücken mutiert, weil sie in unnachahmlicher Weise die stete Suche des Hauses Porsche nach der Perfektion darstellen.

Nun hat sich mit Bart Lenaerts und Jürgen Lewandowski ein Autorenteam gefunden, das mit den wunderbaren Fotos von Lies de Mol die 50jährige Historie dieser besonderen Modelle und ihrer Besitzer liebevoll dokumentieren. Modelle, die wie wenig andere Gefährte den Ruf des Hauses stärkten und prägen.



Wolfgang Taubert

PORSCHE 911 R

Die meisten Porsche-Liebesgeschichten beginnen mit einem 911, der alle anderen von der Strecke fegt. Diese handelt von einem einsamen Porsche. Und beginnt mit einem Ausfall.

DIE UNERTRÄGLICHE LEICHTIGKEIT DES SEINS



Ende Oktober 1967. Die Rennsaison ist vorbei, die Meister mit Pokalen bedacht, eigentlich könnten jetzt Mensch und Maschine etwas relaxen. Doch vier Schweizer drängt es noch nicht in die Winterpause: Formel 1-Ass Jo Siffert, Gentlemen-Fahrer Charles Vögele sowie Dieter Spoerry und Rico Steinemann stehen noch unter Adrenalin.

Es war Steinemann, nebenbei auch Chefredakteur des von ihm gegründeten Magazins „Powerslide“, der die Idee hatte. Warum nicht ein paar neue Geschwindigkeitsrekorde aufstellen? Die wichtigsten hielten Ford und Toyota, die könnte man doch mit Spoerrys Porsche 906, den Steinemann zusammen mit seinem Landsmann 1967 so erfolgreich bei internationalen Langstreckenrennen pilotiert hatte, locker brechen. Jo Siffert, nie zögernd, wenn er eine gute Gelegenheit witterte, willigte sofort ein. Daraufhin konnte auch Charles Vögele nicht mehr „Nein“ sagen.

Porsche Schweiz gefällt die Idee ebenfalls, und auch BP wittert eine prima Gelegenheit, die Zuverlässigkeit seiner Öle unter Beweis zu stellen. Firestone wiederum ist bereit, die benötigten Reifen anzurollen.

Als Location für die Rekordfahrten ist Monza schnell ausgemacht. Schließlich besitzt das bei Mailand gelegene Autodromo mit seiner Steilstrecke die besten Voraussetzungen für Highspeed-Dauerläufe. Monza umweht aber auch eine Aura der Gefahr und der Tragödie; im Jahr zuvor war Ritchie Ginther auf dem Grand Prix-Kurs beim GP von Italien fast ums Leben gekommen. Und die Steilstrecke wird von der Formel 1 längst boykottiert, weil zu rau und holprig.

Doch zumindest dürfte das Wetter Ende Oktober gnädiger sein als anderswo zu dieser Jahreszeit in Europa, trösten sich die Schweizer. Eine Hoffnung, die sich später als trügerisch erweisen sollte ...

Die ersten Probefahrten mit dem Carrera 6 fallen aber nicht wetterbedingt ernüchternd aus. Die mit Löchern übersäte Sopraelevata setzt dem Porsche wahnsinnig zu, schüttelt die Piloten in ihrem Schalensitz so durch, dass sie kaum noch die Strecke vor sich sehen. Doch das Tempo stimmt, Rekorde sind in Reichweite.

Am Sonntag, 29. Oktober, 12 Uhr mittags, wird es dann ernst: Vier Tage und vier Nächste bei Vollgas stehen auf dem Programm. Nach zehn Stunden sind die ersten drei Bestmarken eingefahren: 1000 Kilometer mit einem Schnitt von 226,252 km/h, drei Stunden mit einem Schnitt von 226,687 km/h und sechs Stunden mit 225,256 km/h. Doch dann bricht nach etwa zwölf Stunden eine Stoßdämpferkolbenstange. Stunden später eine zweite, und als dann noch eine dritte schlapp macht, bricht das Team ab. Die Rüttelpiste hat den 906 weichgeklopft. Einzige Chance, die jetzt noch bleibt: Den Weltrekordversuch binnen 48 Stunden neu aufnehmen, nur dann wäre das Ergebnis gültig.

Einen anderen 906 vorzubereiten, kommt nicht infrage – er wäre ohnehin ja auch kollabiert. Doch wie wäre es mit einem anderen Auto? Warum nicht ein 911 R? In der Porsche Versuchswerkstatt stehen zwei davon herum.

Eine erste schnelle Kalkulation kommt zum Schluss, dass es dem 911 R wohl an der nötigen Topspeed mangeln würde. Er hatte zwar den identischen Motor des 906, war jedoch trotz strammer Gewichtsdiät 200 Kilo schwerer. Schon bereitet man den Rückzug vor, als sich Jo Siffert einschaltet. Er hatte den 911 R bereits gefahren – und am eigenen Leib erfahren, wie unglaublich schnell das Auto tatsächlich war.





WORLD RECORD

Castrol

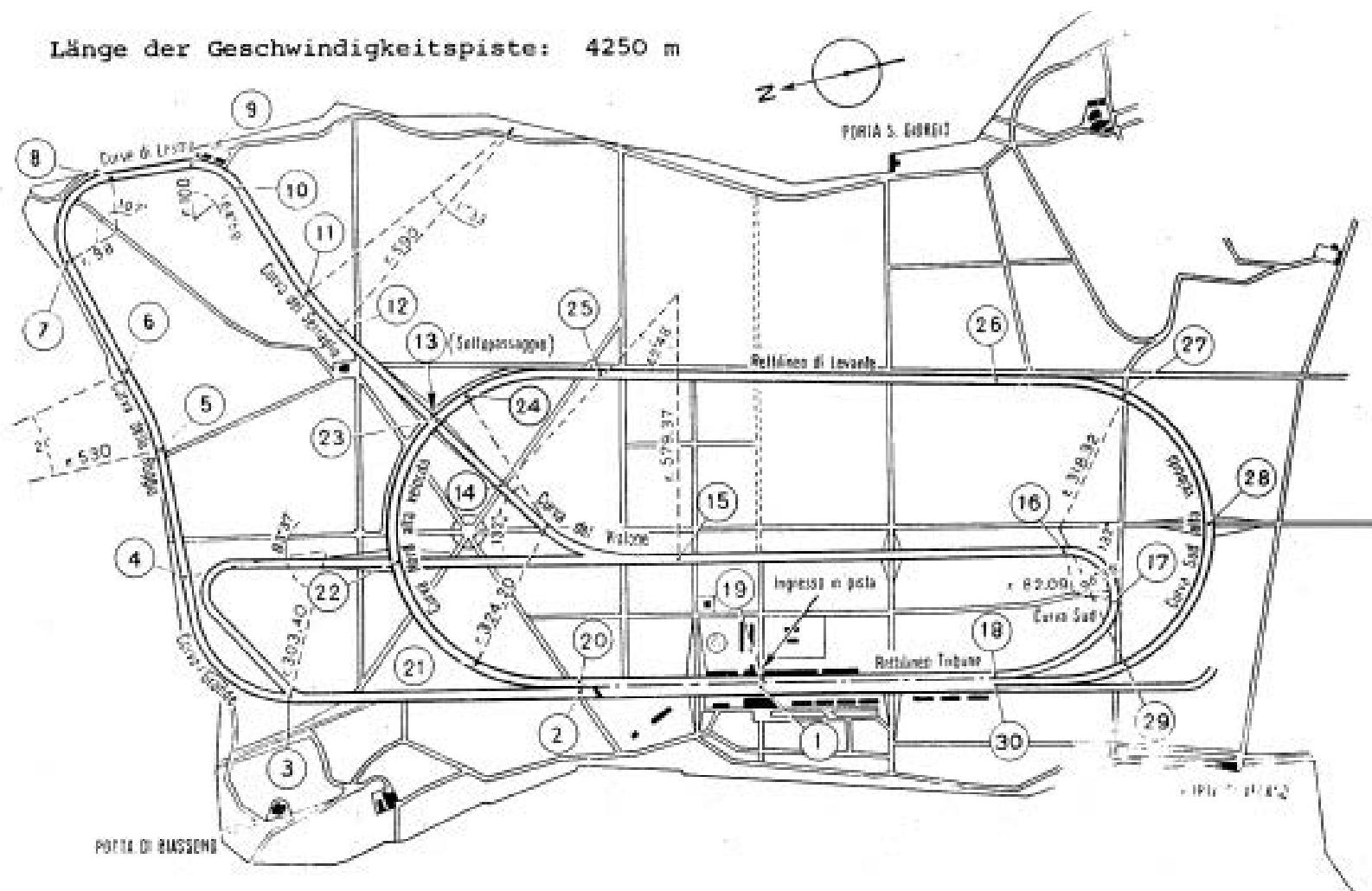
103



WORLD RECORD



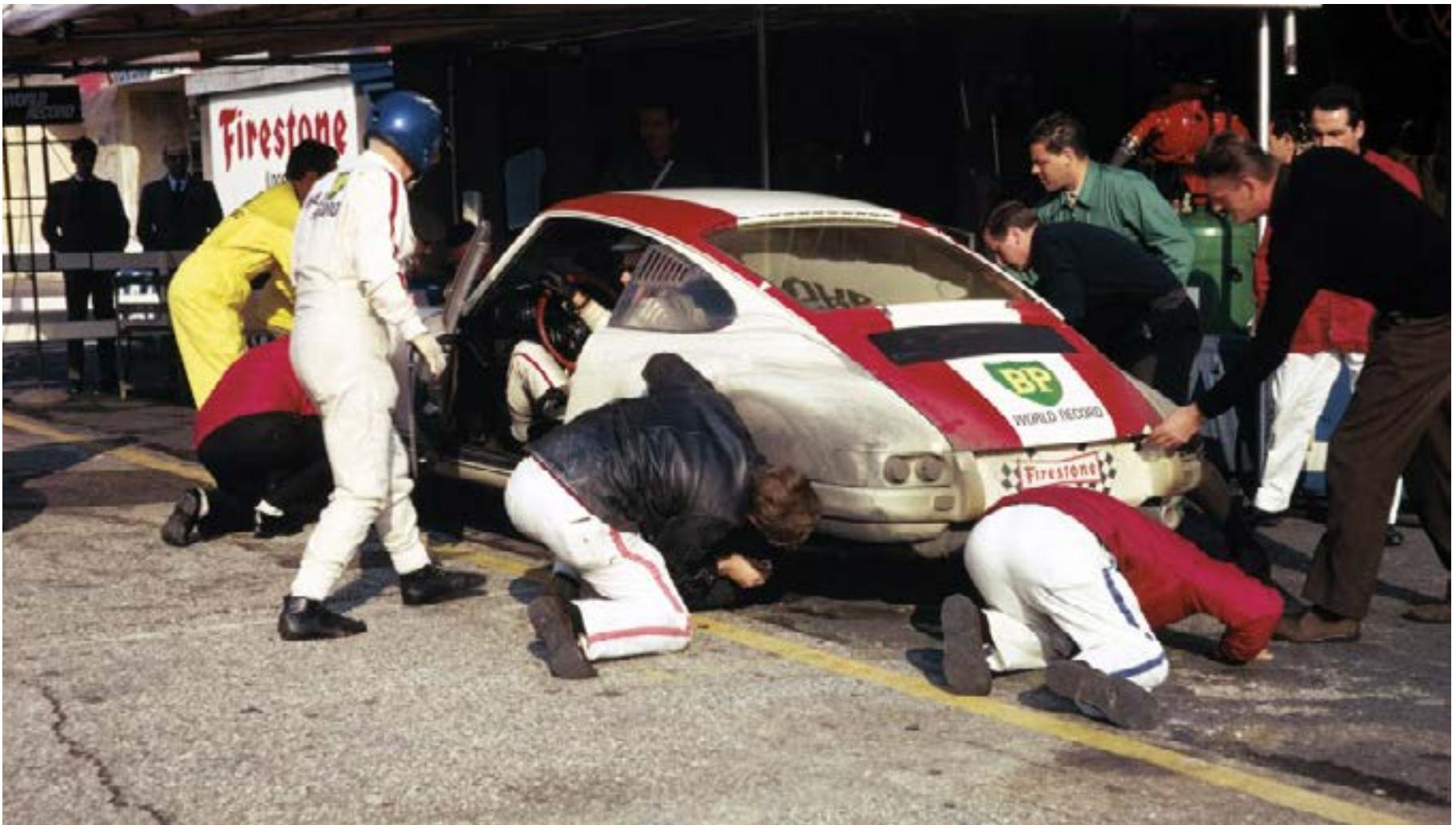
WORLD



Dieter Spoerry

Rico Steinemann versucht, Ferdinand Piech, ehrgeiziger Neffe von Ferdinand Porsche und damaliger Leiter der Porsche Entwicklungsabteilung, zu erreichen. Der ruft nach einer Stunde in Monza zurück und sagt: „Vielleicht ist es eine Fehlkalkulation“. Und beraumt für Montagmorgen sogleich ein Krisentreffen an.

Bei dem sich dann Zuffenhausens klügste Gehirne die Köpfe zerbrechen. Manche zweifeln, ob der 911 R schnell genug sein würde. Andere, die das Auto in- und auswendig kennen, trauen ihm den Job zu. Aber wie sieht es aus mit Motoren, Getrieben, Ersatzteilen? Das frischere der beiden Autos besitzt einen Motor, der schon 100 Stunden auf dem Prüfstand hinter sich hat. Er wurde zwar zerlegt, nachgemessen und wieder zusammgebaut, doch gab es danach noch nicht einmal einen Probelauf. Andere fürchten, der fünfte Gang würde die Distanz nicht überstehen. Ein Austausch während des Rekordversuchs würde aber zu lange dauern. So entsteht die Idee, einfach einen zweiten fünften Gang einzubauen; den vierten würde man bei Dauervollgas ohnehin nicht brauchen.



PORSCHE 993 RS CLUBSPORT

STREET RAGER

In vielen Porsche Geschichten spielen erfolgreiche Geschäftsleute, die sich ihre wildesten Kindheitsträume erfüllt haben, die Hauptrolle. Diese handelt von einem cleveren Typen mit goldenen Händen.







Franz-Josef Schwarz (Jahrgang 1959) wurde nicht mit einem goldenen Löffel im Mund geboren, und auch seine Eltern hatten kein großes Herz für Sportwagen. Dafür um so mehr schon der junge Franz.

„Bereits als Kind liebte ich Autos und hoffte, eines Tages einen Porsche zu besitzen. Meine Eltern lebten mitten im Wald und ich durfte mit ihrem VW Käfer rumfahren. In meiner Naivität stellte ich mir vor, dass es nicht so ein großer Schritt sein würde von diesem klapprigen Käfer bis zu einem echten Porsche...“

Im wahren Leben gestaltete sich der Sprung dann aber weitaus größer. Schwarz fehlte zunächst das nötige Kleingeld. Doch war er gewillt, hart zu arbeiten. Und er war geschickt.

„Nach der Schule begann ich für Lorenz & Rankl Fahrzeugbau zu arbeiten. Sie bauten Prototypen, wie den Silver Falcon Roadster mit Mercedes V8 und ein paar Ferrari Testarossa Cabriolets. Ich lernte dort eine Menge.“

So verschlug es Franz nach München, wo er dann auch genug verdiente, um sich mit 24 Jahren den ersten 911 zuzulegen.

„Mein allererstes Auto war ein Serie 1 Ford Escort, gefolgt von einem Mini Cooper. 1984 leistete ich mir dann einen einfachen, aber schönen 3.0 SC Baujahr 1981.“

Als früherer Mittdreißiger erfüllte sich Franz einen weiteren Traum. „Obwohl ich schon zu alt für eine Profi-Karriere war, bestritt ich mehr zum Spaß auf Lotus-Rennwagen die historische Formel Junior-Serie.“

Ein Hobby, dass sich sehr schnell zu einem blühenden Geschäft entwickeln sollte. Denn da Franz seinen eigenen Monoposto in Schuss halten musste, konnte er es auch genauso gut für Kunden. Ehe er sich versah, war Barus Racing geboren.





Sein im Internet als „Service für historische Rennwagen - Planungsbüro für Automobiltechnik“ angepriesene Firma liegt im tiefsten Bayern, genauer gesagt in Bendiktbeuern. Gleich hinter ein paar goldgelben Heuhaufen, etwas heruntergekommenen Stadeln und gigantischen Holzstapeln.

Die Location ist so weit von einer Rennstrecke entfernt wie der Nürburgring vom autonomen Fahren, doch das schadet nicht im Geringsten. Zumal Franz ohnehin kaum Werbung betreibt. Die richtigen Kunden finden ihn auch von alleine. Und er hat auch kein Interesse, neue zu rekrutieren. Er arbeitet alleine, und Wachstum genießt keine Priorität. Qualität hingegen sehr wohl.

Nach 30 Jahren im Geschäft liest sich Franz Kundenliste wie ein „Who is who“ aller erfolgreichen Geschäftsleute jenseits von Großbritannien. Doch Diskretion ist ihm heilig.

„Speziell Kunden aus der Schweiz und Österreich kommen mit sehr eindrucksvollen Fahrzeugen. Darunter auch Formel 1 und Gruppe C-Monster, wie der Ex-Michael Schumacher-Sauber Mercedes, einige Aston Martin und viele Porsche. Ich bereite gerade einen Porsche 962 für Le Mans Classic vor. Ein Original-Joest-Auto, 1990 in Le Mans unter anderem von Henri Pescarolo gesteuert. Alle Teile sind extrem teuer und die Elektronik ist sehr komplex.

Neben dem Porsche steht ein Ex-Eddie Cheever Alfa Romeo-Formel 1 von 1984, ausgerüstet mit einem 1,5 Liter V8-Turbo mit 800 bis 1000 PS. „Dieser Autodelta-Motor ist platt, und es ist fast unmöglich, die richtigen Teile zu finden“, schwant es Schwarz.

Wie jeder gewissenhafte Chef, testet Franz die meisten seiner „Patienten“ selbst. „Der 962 war nicht so schwierig wie erwartet. Zuerst muss man einen Schalter im Kopf umlegen. Denn erst oberhalb von 230 km/h wirkt der Ground effect, ist man zu langsam, wird er bockig. Beim Festival of Speed fuhr ich mal den Lotus von Jochen Rindt, das war ziemlich cool. Und gerade erst habe ich die Modena Cento Ore Classica mit einem 911 3.0 RS absolviert.“

PORSCHE 991 R



A blurred landscape with a road, trees, and mountains under a cloudy sky. The text is overlaid on the right side of the image.

PILGER- FAHRT

Viele Porsche-Liebes-
geschichten handeln von
einem Sonntagsausflug. In
dieser geht es um eine epische
Reise von Vater und Sohn.

Ein nebliger Novembermorgen in Zuffenhausen. Ein normaler Arbeitstag für die meisten, wenn es überhaupt so etwas wie Routine gibt im Epizentrum des Porsche Entwicklungsuniversums. Der Himmel ist grau wie ein Elefant, die Wolken hängen tief, die Temperatur liegt nah an 5 Grad. Da erklingt plötzlich der Sound eines ganz speziellen 911er – und alle spitzen die Ohren. Unter Dampf gesetzt von hyperaktiven obenliegenden Nockenwellen und zwei schlürfenden und saugenden Weber Dreifach-Vergasern erwärmt dieser luftgekühlte Sechszylinder-Boxer die Herzen der Porschianer schneller als eine Mikrowelle einen Hot Dog. Es ist der Motor eines 911 R, Baujahr 1967.

Nicht irgendeiner, sondern der letzte „echte“ 911 R in Europa. Und damit für viele bis heute der ultimative Elfer überhaupt. Das Por-

sche Museum ist reich an historischen Schätzen, nur ein 911 R fehlt. Weil es keine mehr auf dem freien Markt gibt.

Insgesamt wurden ab 1967 bei der Stuttgarter Karosseriefirma Karl Baur nur 24 Einheiten dieses leichtesten Elfers aller Zeiten gebaut. Denn die Verkaufsabteilung traute sich nicht zu, die 500 für die Homologation nötigen Exemplare an den Mann zu bringen. Mit einem Kaufpreis von 45.000 DM war solch ein 911 R auch ein teurer Spaß – und konnte daher nur in der Prototypenklasse antreten. Als Folge stieg er zum vermutlich am heißesten gesuchten Elfer von allen empor.

Was für einen Unterschied 50 Jahre doch ausmachen können. Als Porsche 2016 auf dem Genfer Salon eine Neuauflage des „R“ vorstellte, fiel es nicht schwer, ausreichend Kunden zu finden. Die Orderliste war deutlich länger



als jene für die maximal 991 aufgelegten Exemplare. Daher ging es Porsche bei der Auswahl vor allem darum, nicht zu viele treue, aber zu spät gekommene Kunden zu vergraulen. Aber manche Jungs haben halt mehr Glück als andere und vielleicht auch die richtigen Verbindungen. Oder als Faustpfand einen alten 911 R, den sich das Werk dann gerne für PR-Zwecke oder als Überraschungsgast bei speziellen Events ausleiht.

Dieser R von 1967 hat Zuffenhausen garantiert nicht zum ersten Mal besucht. Vor einigen Jahren lud ihn Porsche sogar zu einer der beliebten Sound Nights ein. Wo vor einem dankbaren Fanpublikum die lautesten und schönsten Motorenmelodien das Porsche Museum durchdringen. Motto: Je höher die Drehzahlen, je extremer gespreizt die Oktaven, desto intensiver die Gänsehaut.

Heute ist er aus einem speziellen Grund hier – es geht um eine Familienzusammenführung. Das erste Rendezvous mit dem Enkelkind – dem neuen 911 R. Als Tribut an den historischen 118-990-002 ist der Neue im gleichen Elfenbein-Weiß lackiert und trägt sogar spezielle Erinnerungsplaketten auf den Türschweller.

Porsche weiß, wie man seine Gäste behandelt. Der Kundendienst hat ein aufwendiges Buch über den Aufbau des neuen Fahrzeugs produziert, und Andreas Preuninger, Leiter Motorsport GT Fahrzeuge, nimmt sich Zeit, um für einen Plausch kurz vorbeizuschauen.

Das Tuch wird weggezogen, Kamerablitz zucken. Und der Großvater sucht den Kontakt zum Enkel. Doch dann steht für den neuen Porsche Bewegung



an. Im Gegensatz zu den meisten 911 R, die in Sammlungen verschwinden, wo sie dann an Staub – ein wenig – und an Wert – sehr viel – zulegen.

Es geht auf eine Reise, die vor 50 Jahren die Porsche Mechaniker Heinz Bäuerle und Ludwig Lehner mit dem alten 911 R nach Monza unternahmen. Weil dort Rekordfahrten liefen, und zwei der neuen 911 R als kurzfristiger Ersatz für einen von der dortigen Steilstrecke weichgeklopften Carrera 6 einspringen mussten. Einer als Rekordwagen, der andere als Ersatzteilspender.

Als Bäuerle und Lehner Werk Eins 1967 verließen, war Porsche noch eine kleine Firma mit hohen Ambitionen im Motorsport. Ganz oben: Gesamt- statt nur Klassensiege bei den großen Langstreckenrennen. Heute erstreckt sich entlang der Schwieberdingerstraße eine regelrechte Porsche-Meile – neben dem historischen Hauptgebäude und dem Werk noch das Museum und das Porsche-Zentrum Stuttgart. Damals verließen die beiden Männer das Werk fast lautlos, soweit das mit offenem Rennauspuff überhaupt möglich war. Keiner kannte

das Ziel und den Zweck ihrer hastigen Ausfahrt. Es kümmerte auch im Grunde keinen. Heute füttern tausende Smartphones unzählige Instagram- und Facebook-Accounts. Die Erinnerungstour 2017 findet in einer ganz anderen Welt statt, doch ist sie umso prickelnder, als nun der alte und der neue 911 R die epische Reise gen Süden zusammen wiederholen.

Bäuerle und Lehner mussten damals auf der Straße über die Alpen, weil die Zeit für einen Lkw-Transport zu knapp war. Sie fuhren am Montag, 30. Oktober, 5 Uhr morgens, los. Der zweite 911 R, mit Peter Falk und Paul Hensler, folgte einen halben oder dreiviertel Tag später. Zum Glück waren es nur 400 Kilometer über Basel, Luzern, den Gotthard-Tunnel, Lugano bis Monza.

Doch dann kam alles anders. Der Schweizer Zoll ließ den Porsche nicht passieren – zu laut dröhnte es den Beamten aus den Endrohren. Sofort Anruf im Werk, die zweite Mannschaft solle besser über Österreich fahren, man selbst würde Plan B angehen, eine Fahrt nach Westen durch Frankreich und dann über die Alpen Richtung Turin. Derweil tickte die Uhr: Denn nur wenn der abgebrochene Rekordversuch bis Dienstag, 22 Uhr, wieder neu aufgenommen würde, wäre er noch gültig. So wurde aus einer gemütlichen Fünf-Stunden-Fahrt eine 1000-km-Hatz durch eine kalte Herbstnacht.

Nun könnte man denken: 1000 Kilometer in einem waschechten 911 R? Und dann noch über die französischen Alpen? Wie cool. Doch es durfte nichts schiefgehen, und der Winter stand kurz vor der Tür. Mit jeder Spitzkehre, mit jedem 100 Meter mehr an Höhe nahm das Risiko zu, in den Schnee zu kommen, und der 911 R hatte weder Winterausrüstung noch eine Heizung oder zumindest Isoliermaterial.

Zum Glück erwärmte die Technik die beiden Eilkurriere. Der hochdrehende Motor und das Fünfganggetriebe waren eine helle Freude. Auch für uns. Die überraschend langhubige Federung hilft, die 200 PS auf den Boden zu bringen. Nur bei schnellerem Tempo und holprigem Untergrund kann der Porsche schon mal etwas Angst einjagen.

