¡VIVA LA EVOLUCIÓN!

Möglicherweise der einzige Vertreter seiner Spezies:

Ein 1996 verwirklichter, zuletzt revidierter Aufbau aus Porsche-Motorsport-Einzelteilen ergab ein 911 GT2 Evolution Coupé

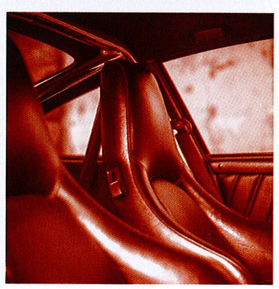
1996 ließ Porsche Motorsport der ersten Serie des 911 GT2 Coupés ein Evolutionsmodell folgen. Mit zwei Kundenexemplaren – ausgeliefert an Franz Konrad und Roock Racing in Leverkusen – blieb die Zwischenlösung auf dem Weg zum 911 GT1 top-exklusiv. Gegen Ende der Saison 1996 sprach überraschend ein dritter Klient in der Werks-Kundensport-Abteilung vor. Dieser Interessent, ein Spitzenmanager und Hobby-Sportfahrer, wollte nicht das mäßig genutzte Material der Profis erstehen. Vielmehr empfand er nur einen Neuwagen als standesgemäß. In Weissach waren jedoch zum Zeitpunkt seiner Anfrage sämtliche Kapazitäten gebunden. Ein drittes 911 GT2 Evolution Coupé war als Ganzes nicht verfügbar, sondern lediglich als ein überdimensionales Puzzlespiel. Es setzte sich aus Original-Einzelteilen und einer Rohbau-Karosserie des Carrera 2S zusammen. Das Abenteuer konnte beginnen. Mit mehr als zehn Jahren Versatz erlebte es eine zweite Auflage.

Aus der Not eine Tugend gemacht: Nachdem Porsche Motorsport Ende 1996 kein drittes 911 GT2 Evolution Coupé liefern konnte, erfolgte ein exklusiver Aufbau aus Original-Einzelteilen

Well respected – hoch angesehen. Diesen Nimbus umgibt den 911 GT2 der Baureihe 993 nicht erst, seit ihn britische Investment-Banker in ihre Herzen schlossen. Gegen Mitte des vorherigen Jahrzehnts zog der Markt-

¡VIVA LA EVOLUCIÓN!

Berühmtes Farbschema: 1996 debütierte der 911 GT1 in diesem Sponsorlook



wert der letzten Hochleistungsversion des Porsche 911 mit Luftkühlung plötzlich an. Der Trend blieb bestehen, die Preise knickten nie wieder ein. Neuwertig erhaltene Wettbewerbs-, Clubsport- oder Straßenversionen erzielen 270.000 bis 300.000 Euro. Die Hintergründe des Phänomens: limitierte Stückzahlen und natürlicher Verschleiß. Die meisten Renn-GT2 sind im Mietgeschäft gelaufen, teils in zu hoher Frequenz. Für die Einsatzteams, die sie bei den 24 Stunden von Le Mans 1995 bis 2000 oder in der FIA-GT-Meisterschaft an den Start brachten, waren sie Cash Cows – Goldesel. Nach der Jahrtausendwende setzten sich ihre Lebenswege in Rennserien wie der Porsche-Ferrari-Challenge fort. Die Konsequenz: Mäßig gebrauchte GT2 mit verbrieften Historien sind selten. In Sammlerkreisen sind sie umso höher zu bewerten. Das könnte nicht zuletzt auf ein kurioses Exemplar zutreffen, das bei näherer Betrachtung ein Sonderaufbau ist. Ein deutscher Spitzenmanager gab es 1996 in Auftrag, nachdem eine Anfrage bei Porsche Motorsport zu keinem positiven Ergebnis geführt hatte. Jedenfalls nicht gleich. Denn der Wunsch, ein fabrikneues 911 GT2 Evolution Coupé für ambitionierte Anwendungen im Clubsport zu bestellen, blieb zumindest in Weissach unerfüllt. Es war nämlich kein Komplettfahrzeug mehr erhältlich, nachdem bedarfsorientiert – und somit knapp – kalkuliert worden war. Immerhin gaben die Kundensport-Fachberater den Hinweis, dass GT2-Einzelteile in vollem Umfang verfügbar seien. Vom 3,6 Liter großen Sechszylinder-Motor mit zwei Abgas-Turboladern über Getriebe und Achsen bis hin zu den Spezial-Bremssätteln. Eine Werks-Rohkarosse konnte ebenfalls angeboten werden – allerdings keine eines 911 biturbo,

Ein Puzzlespiel im größeren Maßstab: Einen einsatzbereiten GT2 konnte Porsche Motorsport nicht liefern, wohl aber ein Teilepaket

der ursprünglichen Basis des 911 GT2. Vielmehr konnte aufgrund des Heckantriebs genauso die Struktur des turbo-breiten 911 (993) 2S verwendet werden. Schließlich ging es um die Frage, wer die Montage übernehmen sollte – und konnte. Bei Porsche Motorsport waren zu diesem Zeitpunkt sämtliche Kräfte an die Produktion der 911 GT1 für wenige, ausgesuchte Profi-Rennställe gebunden. Über den Zuschlag freute sich Günter Rödl, der in Freising einen freien Sportwagen-Service betreibt. Als Technologie-Dienstleister verschiedener Porsche-Teams im ADAC-GT-Cup kam der Süddeutsche zu den erforderlichen Referenzen. Obendrein pflegte Rödl gute Beziehungen zu Lieferanten wie Richard Franzel alias „Ricci“. Der einstige Porzellan-Maler erlernte sein Kunsthandwerk in der Manufaktur zu Nymphenburg, ehe er sich als „Custom-Painter“ der Airbrush-Maltechnik verschrieb. Er brachte es bis zum Vize-Weltmeistertitel 1989. Fortan gestaltete „Ricci“ vom Eishockey-Kopfschutz bis hin zum Mobiltelefon alles um, was in Reichweite seiner Spritzpistole lag. Ihm sollte die Aufgabe zuteil werden, die Außenhaut des höchstwertigen GT2-Aufbaus zu gestalten. Nachdem die Akteure feststanden und die Beschaffungswege des Materials geklärt waren, konnte das Abenteuer beginnen.

Ein altbekanntes, thermisches Problem: Die heiße Auslassseite der Zweiventil-Doppelturbo-Aggregate mit Luftkühlung prägte wenigstens zwei Jahrzehnte im Porsche-Motorsport

Auslassventile, wie von einem Schneidbrenner durchtrennt – dieses heiße Thema kam bei den 24 Stunden von Le Mans 1977 auf. Porsche hatte die ersten 935 turbo an Privatkunden ausgeliefert und ihnen die Empfehlung mit auf den Weg gegeben, umsichtig mit dem Turbo-Ladedruck umzugehen. Andernfalls, so die Einschätzung der Weissacher, würden die empfindlichen Einzellader-Aggregate überbeansprucht. Die Spitzenfahrer im Starterfeld behalfen sich mit einer List. Auf der kilometerlangen Hunaudières-Geraden nahmen sie zweimal pro Runde für einen kurzen Augenblick den rechten Fuß vom Gas, sie „lupften“. Mit dieser Fahrtechnik verhinderten sie eine minutenlange Zerreißprobe am Drehzahl- und Ladedrucklimit. Sie wussten, dass beim Porsche-Zweiventiler mit Luftkühlung die Auslassseite nicht nur heiß, sondern heikel war. Wenn es zu einem Problem kam, dann genau dort. Trotzdem konnten oder wollten manche Volanteure nicht auf ihre Prestigerunden verzichten. Aus Eitelkeit, oft genug auch wider besseren Wissens, zwirbelten sie den Turbo-Ladedruck weit nach oben. Das taten sie nicht zuletzt in dem Bewusstsein, dass die Analysemethoden der großen Rennställe noch rudimentär waren. Die meisten Teamchefs begnügten sich mit einem so genannten „Spion“, einem mechanischen Speicher der höchsten angezeigten Motordrehzahl. Für den maximal gewählten Turbo-Ladedruck galt das im Zeitalter der vollmechanischen Steuerungssysteme meistens nicht. Die Fahrer hatten die Möglichkeit, mittels eines „Dampfrades“ Ladedruck, PS-Leistung und Lebenserwartung des Motors manuell zu justieren. Die Cleveren unter ihnen drehten das „Mille-Mille-Rädchen“ im Schadensfall schnell in harmlosere Regionen zurück, um nicht in Verdacht zu geraten. Por-

sche selbst sorgte für nachhaltige Veränderung, die der „Moby Dick“ 1978 einleitete. Der 935/78 vereinte die Vierventil-Technologie mit kombinierter Luft-Wasser-Kühlung. Freilich war das Innovations-Paket seiner Zeit viel zu weit voraus. Es kam unter Verschluss. Bei den 24 Stunden von Le Mans 1981 debütierte im 936/81 Spyder ein entsprechender, auf 2,65 Liter Hubraum reduzierter Sechszylinder-Boxer, der ab 1982 die Gruppe C beherrschte. Im September desselben Jahres – 1982 – feierte die elektronisch geregelte Bosch-Motronic beim 1.000-Kilometer-Rennen von Spa-Francorchamps ihren Einstand. Die mechanisch angetriebene Benzin-Einspritzung war von Stunde an auf dem Rückzug – und 1984 faktisch abgelöst. Das vollelektronische Motor-Management setzte sich im Porsche-Land durch. Den Serienmodellen bescherte es nicht nur optimierte Kraftstoffverbräuche bei gleichzeitig verringertem Schadstoff-Ausstoß, sondern auch eine verbesserte Betriebssicherheit aufgrund der Klopfregelung. Bis zur flächendeckenden Einführung der Wasserkühlung im Porsche 911 anlässlich der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) 1997 in Frankfurt/Main musste dennoch so mancher Kompromiss gefunden werden. So behielt der Leistungsträger schlechthin, der 911 turbo, einschließlich der Generation 993 das Konglomerat aus zwei Ventilen pro Zylinder und zwei Abgas-Turboladern bei – eine Reminiszenz an den 935 turbo in seiner thermisch recht empfindlichen Ursprungsform. Wesentlicher Unterschied: Die Adaption eines digitalen Steuerungs-Systems – der Rückgriff auf die mechanische Benzin-Einspritzung wäre in den neunziger Jahren kaum noch akzeptiert worden. Das Grundproblem des luftgekühlten Zweiventil-Doppelladers blieb bestehen: die thermisch bedenkliche Auslassseite. Die Ingenieure in Weissach behalfen sich mit einem exotischen Werkstoff: Beryllium.

Im Hochleistungsbereich: 620 PS stellt der luftgekühlte Sechszylinder-Boxer bereit

Ein Werkstoff, der aus der Formel 1 in den Giftschrank wanderte – Beryllium sollte der thermischen Überlastung den Schrecken nehmen. Trotzdem blieb manche Herausforderung bestehen.

Es war der Schweizer Motorenkonstrukteur Mario Ilien, der das extrem temperaturbeständige Beryllium für die Formel 1 nutzbar machte. Aufgrund seiner spezifischen Eigenschaften war es in Iliens Ilmor-Triebwerken, die später unter dem Namen Mercedes-Benz zum Einsatz kamen, zumindest vorübergehend ein Wettbewerbsvorteil. Den klugen Köpfen bei Porsche Motorsport in Weissach blieb das nicht verborgen. Nachdem sie im Frühjahr 1995 den 911 GT2 zunächst mit 450 PS vorgestellt hatten, zündeten sie im Juni – im Vorfeld der 24 Stunden von Le Mans 1995 – eine erste Evolutionsstufe. 1996 folgte die zweite, 1997 und ’98 schlossen sich weitere Ausbaustufen an. Auf halbem Weg fiel offiziell die 600-PS-Marke, und siehe da: Da war sie wieder, die heiße Auslassseite! Bei den gefährdeten Ventilsitzen setzte Porsche Beryllium ein – noch nicht ahnend, dass das innovative Material auf den Index kommen würde. Es stellte sich heraus, dass das stahlgraue Leichtmetall gesundheitsschädlich war. Geschickt lancierte die Scuderia Ferrari diese Erkenntnis, um in der Formel 1 gegen Mercedes-Ilmor vorzugehen. Die unmittelbare Folge: Der einstige Wunder-Werkstoff durfte nicht länger verwendet werden, und davon war letztlich auch Porsche betroffen. Alle Versuche, dem 911 GT2 mehr als 600 PS zu entlocken, um gegen die Ferrari F40, McLaren F1 GTR und Lotus Esprit V8 turbo bestehen zu können, endeten im Spätsommer 1996. Der Porsche 911 GT1 – im Endeffekt ein Prototyp – eröffnete das nächste Kapitel. Auf Anhieb gewannen die Werksfahrer Hans Joachim Stuck und Thierry Boutsen in der GT-BPR-Serie große Rennen. Bezeichnenderweise basierte der Motor des 911 GT1 aber nicht auf dem bis zuletzt weiterentwickelten Aggregat des 911 GT2, sondern auf dem stabileren Kurbelwellen-Gehäuse des 911 turbo S (Generation 964, 81 Exemplare in Serie). Beim

911 GT2 der eigentlich moderneren Baureihe 993 stellte sich heraus, dass die dünneren Wandstärken Grenzen setzten. Daher kam es 1998 im 911 GT2 Evo zwar zu einem Hubraumanstieg von 3,6 auf 3,8 Liter, aber nur in Verbindung mit der vom FIA-Reglement geforderten Begrenzung der Ansaugluftmenge. Mit 485 PS war das 506.000 D-Mark teure Evolutionsmodell nicht auf extreme PS-Leistung, sondern auf maximales Drehmoment ausgelegt. 665 Newtonmeter standen zur Verfügung – für die oftmals auf Mietbasis engagierten Volanteure waren das gute Nachrichten. Gegen die Chrysler Viper GTS-R blieben die meisten von ihnen jedoch machtlos, und die ursprüngliche Faszination bröckelte. Im Frühjahr 1996 war das anders gewesen, als ein einzelnes 911 GT2 Evolution Coupé für die GT1-Kategorie regelrechte Aufbruchstimmung auslöste. Das Leverkusener Brüderpaar Fabian und Michael Roock formierte Uwe Alzen, Alfrid Heger sowie Jean-Pierre Jarier zu einem Superteam. Jener Roock-Porsche, flankiert vom zweiten Exemplar unter Franz Konrad und Bob Wollek, diente denn auch als Vorbild des eingangs beschriebenen Sonderaufbaus. Diesen fügte Günter Rödl nun zusammen. Bei einem Hubraum von 3,6 Litern gab der Doppelzünder-Treibsatz ohne Luftmengen-Begrenzung 620 PS ab – in den Qualifikations-Sitzungen der GT-BPR-Serie 1996 war das noch „State of the art" gewesen. Zur Leistungsentfaltung trugen speziell konfigurierte Cartronic-"K24/7"-Abgas-Turbolader bei, die sich aus Komponenten verschiedenster Baustände und Lieferanten zusammensetzten. Heute würde man sie neudeutsch als „Hybrid-Lader" bezeichnen. Auf der Abgasseite erforderten sie eine Sonderlösung. Cartronic Motorsport, eine seit drei Jahrzehnten in Gummersbach ansässige Ingenieursgesellschaft mit Fachrichtung Porsche, versetzte den Treibsatz nach längerer Standzeit in den Ausgangszustand zurück. Gleichsam mussten diverse Fehlteile ersetzt werden. Der Revision war der Defekt eines verharzten Einspritzventils – beim 911 GT2 ein bekanntes Risiko – vorausgegangen, was zum Totalausfall des dritten Zylinders führte. An den Instandsetzungsarbeiten war nicht zuletzt Deutsch Mechanik in Aschheim bei München beteiligt. Diplom-Ingenieur August Deutsch genießt als langjähriger Besitzer des Porsche 908/02 022 (ex-Steve McQueen) weltweite Bekanntheit.

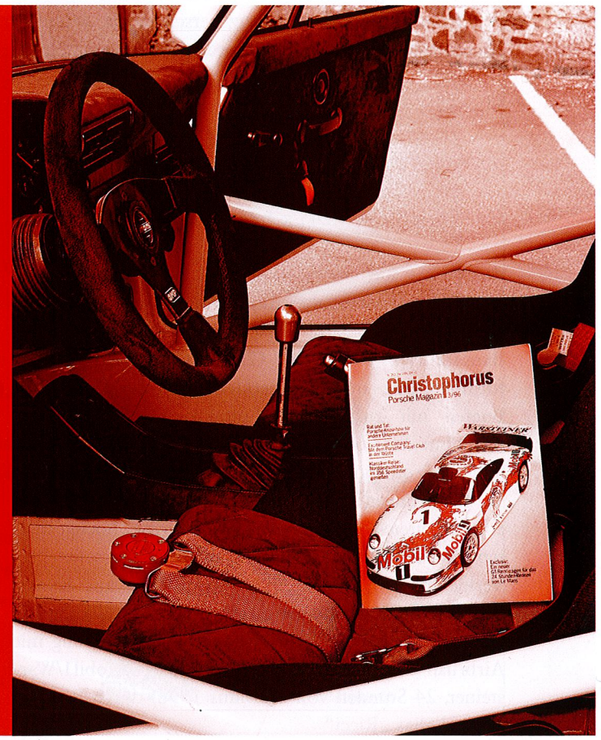
Vom Puzzlespiel zum großen Ganzen: auch 17 Jahre nach der Inbetriebnahme quasi noch ein Neuwagen – lediglich abgelesene 4.700 Kilometer Laufleistung

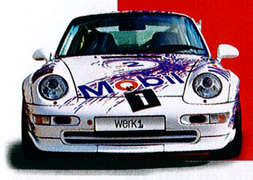
Unbestritten: Der Motor ist der zentrale Aspekt des GT2-Aufbaus. Insider vertreten hin und wieder die Ansicht, jenseits der 600 PS sei ein Porsche 911 nichts weiter als ein Doppellader mit Rädern. Das wollen die am vorliegenden Projekt Beteiligten nicht bestätigen. Aus ihren Reihen heißt es hingegen, die Beherrschbarkeit entspräche der eines 911 biturbo der Generation 993. Wobei zu bemerken ist, dass es sich bei der zitierten Serienversion um ein Allrad-Fahrzeug handelte, während der 911 GT2 mit zwei angetriebenen Hinterrädern auskommen muss. Dies ist übrigens nicht nur aus Authentizitätsgründen so hingestellt worden, sondern auch aufgrund des Tankvolumens. Wäre zusätzlich die angetriebene Vorderachse des 911 biturbo einschließlich der Visco-Sperre eingesetzt worden, hätte allenfalls das 75-Liter-Behältnis untergebracht werden können. Das hätte den Aktionsradius eingeschränkt – unter Volllast erreicht der Verbrauch die Dimensionen veritabler Rennwagen: 40 bis 44 Liter auf 100 Kilometern. Außerdem erforderte der Vorderwagen eine Abweichung vom Üblichen: Die tief zerklüftete Bugverkleidung des 1996er Evolutionsmodells wich einer im Straßengebrauch praktikableren Standard-Ausführung. Der weitere Umfang des Karosserie-Kits entspricht dem Originalstand, und auch die dreiteiligen BBS-Motorsport-Räder mit Magnesium-Sternen greifen die Legende der 24 Stunden von Le Mans auf. Selbstverständlich sind profilierte Straßenreifen aufgezogen worden, die in Verbindung mit dem großen, an die obere Dachkante versetzten Heckflügel ein sicheres Fahrgefühl vermitteln sollen. Trotz all dieser guten Voraussetzungen sind in 16 Jahren 4.700 Kilometer zusammengekommen. Der Außenlackierung kam die konsequente Nicht-Nutzung im Gegensatz zu den verharzten Einspritzventilen (wie beschrieben) zugute. Die Oberflächen zeigen sich bar jeglicher Steinschläge, und so ist die 1997 mit 19.000 D-Mark abgerechnete Airbrush-Designlackierung in vollem Umfang erhalten geblieben. Das Werk aus „Riccis" meisterlicher Spritzpistole zitiert übrigens jenen Porsche 911 GT1, der das 911 GT2 Evolution Coupé 1996 ablöste. Leider war es um die eigene Halbwertzeit kaum besser bestellt. Auch der GT1 tanzte nur einen Sommer lang. Nachdem im Juni 1996 die Hüllen gefallen waren, zog die Konkurrenz seelenruhig nach. Durch diesen Strategiefehler geriet Porsche nach einer halben Saison totaler Dominanz rasch ins Hintertreffen. Was geblieben ist: ein Sponsoren-Look für die Ewigkeit. Und ein privat initiiertes Denkmal jener spannungsgeladenen Epoche, die dem GT-Sport zu neuer Blüte verhalf. Die Konsequenz: Die Marktrelevanz reicht an das Niveau der 911 GT2 aus Original-Auslieferung heran – überrascht Sie das etwa?

werk1.3 words: Carsten Krome
werk1.3 pics: Carsten Krome

Gute Aussichten: Die Marktrelevanz reicht inzwischen an das Niveau originaler GT2 aus Werks-Auslieferung heran

¡VIVA LA EVOLUCIÓN!





werk1
big.data

Fahrzeugtyp

1996er Porsche 911 GT2 Evolution Coupé

Generation 993, Aufbau aus neuen Original-Einzelteilen von Porsche Motorsport

Modelljahr 1996 (T-Programm)

Konzeption
Sonderaufbau aus neuen Original-Einzelteilen von Porsche Motorsport analog 911 (993) GT2 Evolution Coupé (1996); Ausführung durch Günter Rödl, freie Sportwagen-Werkstatt, Freising, auf der Grundlage einer neuen Rohbau-Karosserie aus der Porsche-Serienproduktion (993 Carrera 2S; zweitürige, 2+2-sitzige, selbsttragende, werksseitig verbreiterte Coupé-Karosserie, pro Seite 25 Millimeter breitere Radhäuser hinten, beidseitig feuerverzinktes Stahlblech, kein Schiebedach); Straßenzulassung (als einziges Porsche 911 GT2 Evolution/1996 Coupé); Komplettzerlegung, Ersatz verschiedener Fehlteile, Neuaufbau durch Cartronic Motorsport, Gummersbach

Radstand 2.271 mm

Spurweite vorn/hinten 1.475/1.550 mm

Maße (L x B x H) 4.245 x 1.855 x 1.270 mm

Aufbau der Karosserie (Rödl)
Aluminium-Fronthaube, Aluminium-Türen, bis auf die kleiner dimensionierte Bugschürze Original-Karosserie-Bausatz Typ Porsche 911 GT2 Evolution Coupé (verformbare Bug- und Heckverkleidungen aus Kunststoff; Bugteil mit zusätzlichen Lufteinlässen zur direkten Frischluft-Anströmung der vorderen Bremsen; dreiteiliges Frontspoiler-Unterteil; verschraubte Kotflügel-Verbreiterungen und Heckdeckel aus Kunststoff mit eingearbeitetem Heckspoiler-Profil sowie hochgestelltem, einstellbarem Hauptflügelblatt; Seitenschweller-Verkleidungen); Seiten- und Heckscheibe aus Kunststoff; mit der Karosserie verschweißter Überrollkäfig aus Stahlrohren; „Grand-Prix"-weiße Grundlackierung mit Airbrush-Design, angelehnt an 911 GT1 (Mobil1/Warsteiner, 24 Stunden von Le Mans 1996) durch Richard Franzel alias „Ricci"

Motor
luftgekühlter, revidierter Sechszylinder-Leichtmetall-Boxer; überarbeitete Sauganlage, Pleuel und Kolben; Doppelzündung; zwei Cartronic-KKK-"K24/7"-Hybrid-Abgas-Turbolader mit Sonder-Bauteilen (jeweils spezielle Lagergehäuse, spezielle Verdichter-Räder aus dem Prototypenbau von 3K Borg Warner sowie abgasseitig speziell geschliffene KKK-"K24", optimierte Abgasgehäuse; Wellen sind mit einem nicht näher zu spezifizierenden Werkstoff beschichtet worden, zusätzlich ist die Lagerung modifiziert worden); Zweikammern-Ladeluftkühlung; RSR-Riemenantrieb über Multi-V-Riemen; Sonder-Sportauspuffanlage mit 200-Zeller-Katalysatoren

Ventilsteuerung
ohc über Doppelkette; obenliegende Spezial-Nockenwellen (für Porsche 911 GT2 Evolution Coupé/1996 konfiguriert); zwei Ventile pro Zylinder; Beryllium-Ventilsitzringe; mechanischer Ventilspielausgleich

Hubraum 3.600 ccm

Bohrung x Hub 100 x 76,4 mm

Motorleistung 620 PS bei 7.000 1/min

maximales Drehmoment 720 Nm bei 4.000 - 6.500 1/min

Motormanagement
kennfeldgesteuerte, vollelektronische DME (Digitale Motor Elektronik) Typ Motronic M 5.2; Lasterfassung mit Heißfilm; Klopfregelung; Luftmassenregelung in Abhängigkeit verschiedener Parameter (Steuergerät erfasst Drosselklappen-Position, Motordrehzahl, Ladelufttemperatur, Umgebungsdruck und Klopfereignisse)

Gemischaufbereitung
elektronisch gesteuerte, sequenzielle Multi-Point-Saugrohr-Kraftstoff-Einspritzung (Bosch-Motronic) mit Lambda-Regelung (separat für beide Zylinderbänke); On-Board-Diagnose II

Schmiersystem
Trockensumpf-Schmierung mit separatem Ölbehälter

Kraftübertragung
modellspezifisches Sechsgang-Schaltgetriebe mit externer Ölkühlung (im Bereich der Lenkung angeordnet, Kühlluft-Anströmung über NACA-Einlass an der Wagen-Unterseite); Antrieb über Doppelgelenkwellen ausschließlich auf die Hinterräder (Verzicht auf den Allrad-Antrieb, um einen größeren Benzintank im Vorderwagen platzieren zu können); hydraulisch betätigte Hochleistungs-Kupplung mit Einmassen-Schwungrad; asymmetrisches Hinterachs-Sperrdifferenzial mit 40 Prozent Sperrwirkung bei Motorantrieb sowie 65 Prozent Sperrwirkung im Schub

Lenkunterstützung
Verzicht auf Servopumpe im Motorraum, statt dessen elektrisch betriebene Servopumpe im Vorderwagen

Bremssystem
hydraulisch-mechanische Zweikreis-Anlage mit achsweiser Aufteilung; umfassend verstärktes Motorsport-System mit Brembo-Festsattel-Gehäusen (verlängerte Auflageflächen) in Verbindung mit innenbelüfteten, gelochten Stahl-Bremsscheiben (380 mm an der Vorderachse); Langstrecken-Reibbeläge mit verbreiterten Reibflächen; Bosch-Motorsport-ABS

Radaufhängungen (vorn)
einzeln an Querlenkern aus Leichtmetall und Federbeinen nach dem McPherson-Prinzip; Spezial-Schraubenfedern; Bilstein-Stoßdämpfer mit Außengewinden (in Höhe und Härte sowie Zug- und Druckstufe einstellbar); Querstabilisator

Radaufhängungen (hinten)
einzeln an jeweils vier Lenkern der Doppel-Querlenker-Hinterachse mit LSA-System (Leichtbau, Stabilität, Agilität); Fahrschemel aus Leichtmetall; Spezial-Schraubenfedern; innenliegende Bilstein-Stoßdämpfer mit Außengewinden (in Höhe und Härte sowie Zug- und Druckstufe einstellbar); Querstabilisator

Räder
dreiteilige Original-BBS-Motorsport-Felgen mit Original-Magnesium-Kreuzspeichen-Sternen in 9J x 18 vorn sowie 12J x 18 hinten

Reifengrößen vorn/hinten
Pirelli „P7 corsa" (235/40 ZR 18 vorn und 315/30 ZR 18 hinten, Formate wie 911 GT2 R/1995)

Interieur
Fahrgastraum modernisiert, graue Alcantara-Ausstattung mit blauen Nähten; zwei Recaro-Profilschalensitze aus Karbon mit Karo-Stepp-Bezügen; Dreispeichen-Sportlenkrad an Schnellkupplung

Höchstgeschwindigkeit
280 km/h (relativ kurze Übersetzung)

Gewicht 1.100 kg

Gesamt-Laufleistung 4.700 km

Classic Kompetenz.
Bei uns im Porsche Zentrum Aachen.

Damit Ihr Klassiker auch weiterhin beste Performance liefert, laufen auch wir zu Höchstleistungen auf. Egal ob Oldtimerservice, Reparaturen, Teil- oder Vollrestaurierungen – bei uns sind Sie und Ihr Porsche in besten Händen.
In den Wintermonaten von November bis März erwarten Sie nach kostenlosem Fahrzeugcheck attraktive Angebote zu den anfallenden Reparaturmaßnahmen an Ihrem Porsche Classic-Fahrzeug. Ob Porsche 356, 911, 914, 924/944 oder auch der Porsche 928, unsere Serviceberater sind für Sie da.
Herr Bülles Tel. +49 (0) 2 41 / 5 18 03 - 56
Herr Kothes Tel. +49 (0) 2 41 / 5 18 03 - 68

PORSCHE

Porsche Zentrum Aachen
Fleischhauer PZ GmbH
Europaplatz 10
52068 Aachen
Tel.: +49 (0) 2 41 / 5 18 03 - 14

www.porsche-aachen.de
info@porsche-aachen.de