

INTRODUCING FERDINAND

GESTATTEN, FERDINAND!

Im Rahmen einer umfassenden Aufarbeitung legte das 1990 nach Norwegen ausgelieferte **964 Carrera 4 Allrad-Coupé** nicht nur die Innen- und Außenfarbe ab. Harter Winterbetrieb im Norden Europas hinterließ Spuren, die kein Porsche-Enthusiast sehen möchte. Erst recht nicht, wenn der Sportwagen-Händler des Vertrauens unter der Bezeichnung „**Ferdinand**“ firmiert.



Eine alternde Lady legte ihr Gewand ab: In harten, nordeuropäischen Wintern erblühte unter dem einst kleidsamen „Indischrot“ ein anderer Farbton: Rostrot

„Rot, rot, rot sind alle meine Kleider“ – das galt im Modelljahr 1990 für das 911 Carrera 4 Coupé mit der Fahrzeug-Identifikationsnummer WPO ZZZ 96 ZLS 40 5538. Das Exportmodell in der Werks-Originalfarbe „Indischrot“ trat die Reise nach Norwegen an. Der Erstbesteller war offenbar ein Pragmatiker. Er bevorzugte eine Allrad-Version, um auch im Winter zügig vorwärts zu kommen. Von dieser Option machte er sattsam Gebrauch – wohl auch im Vertrauen auf die Feuerverzinkung, die einen umfassenden Rostschutz versprach. So besagte es zumindest

die Papierform. Freilich war ein jahrelanger Betrieb bei Minusgraden im hohen Norden Europas vielleicht nicht das oberste Entwicklungsziel, als Porsche-Ingenieure die Generation 964 zur Serienreife führten. Womöglich definierten sie einen Korrosionsschutz, der eher den in Mitteleuropa – oder den Vereinigten Staaten – herrschenden Bedingungen entsprach. Warum die hier beschriebene Restaurierung des 24 Jahre alten Sportwagens diesen Schluss nahelegte, lesen Sie im weiteren Verlauf unserer Dokumentation. Es wird auch um Batteriesäure gehen. Einmal ausgetreten, frisst sie sich durch das Bodenblech und hinterlässt ein regelrechtes Lochbild. Das stellte sich erst nach diversen Halterwechseln und einer Transportfahrt auf eigener Achse zurück nach Deutschland heraus.



Carrera

Von Oslo an die Nordschleife: Der Weg zum „Ring-Tool“ führte über einen 880 Handwerksstunden umfassenden Zwischenstopp im Bundesland Niedersachsen

Ferdinand. Der Name ist Programm. So hieß der Urvater des Mythos Porsche, und wir lernen, dass ein Sportwagenhandel in Norwegen ebenfalls diesen berühmten Namen trägt – allen markenrechtlichen Vorbehalten zum Trotz. Lars, ein Sohn des nordeuropäischen Landes, erwarb in seiner Heimat ein Porsche 911 Carrera 4 Coupé. Allem Anschein nach hatte es diverse Halterwechsel und durchfahrene Winter – bei einem Allradler in Skandinavien keine Überraschung – bei guter

Eine Zeiterscheinung: Kurz nach der Jahrtausendwende kamen RS-Replikat groß in Mode, inzwischen sind sie als „Ring-Tools“ akzeptiert

Gesundheit überdauert. Doch nach 199.000 Kilometern Laufleistung überkam den Nord-Mann das Verlangen, das auf lange Sicht Unausweichliche mit einer qualitativen Weiterentwicklung zu verbinden. Er wünschte sich ein „Ring-Tool“, ein möglichst genau auf die Nürburgring-Nordschleife abgestimmtes Sportfahrzeug. Gleichzeitig war ihm bewusst, dass bald eine große Revision ins Haus stand. Bei den frühen Exemplaren der Generation 964 ist dies allein schon aufgrund der fehlenden Zylinderkopfdichtungen zu empfehlen. Die Motoren-Instandsetzer rüsten die Dichtungen ganz einfach nach. Auf diese Weise erreichen sie den zweiten Entwicklungsstand der Generation 964. Andere Werkstattbetriebe zeigen sich damit keinesfalls einverstanden. Im Sinne eines maximalen Werterhalts – so ihre Philosophie – legen sie Wert auf weitreichende Authentizität. Für Lars war dieses Festhalten an den werksseitigen Spezifikationen kein ausschlaggebendes Kriterium. Da er ohnehin einen Sportumbau vorsah, entschied er sich auch zugunsten einer Nachrüstung der Zylinderkopfdichtungen. Der Partner für die Umsetzung: AP Car Design, jener von Thomas Nater in Göttingen geführte Spezialbetrieb mit ausgeprägtem Faible für alles Luftgekühlte.



Camera

Eine Extremvariante: Trotz intakter Feuerverzinkung zeigte sich nach dem Entlacken der Karosserie ein Lochbild, offenbar durch den harten Winterbetrieb ausgelöst

Den Transport von Norwegen nach Niedersachsen vollzog Lars in eigener Regie – und vor allem auf eigener Achse. Er wollte schon einmal üben. Später, so sein Plan, sollte die Nürburgring-Nordschleife zum bevorzugten Sport-Platz werden. Der Norweger war aber nicht bereit, seinen Wohnsitz in die Eifel zu verlegen. Ihm schwebte vor, an verlängerten Wochenenden in seinen Porsche zu steigen und in die „Grüne Hölle“ aufzubrechen. Auf öffentlichen Straßen, nicht auf dem Trailer. Die Konsequenz: Eine Fahrwerkslösung musste ausbaldowert werden, die beides konnte: auf der Rennstrecke souverän sein und auf den Transportwegen alltagstauglich. Da das „Indischrot“ nicht länger zur künftigen Destination passte, stand zudem ein Farbwechsel ins Haus. Ein Grünton sollte als ein Tribut an die gleichnamige Hölle in den Wäldern von Adenau verstanden werden. Nicht zu vergessen: Im Zuge der Überholung des Sechszylinder-Boxermotors konnte die eine oder andere Pferdestärke aus der Reserve gelockt werden – wer will schon die klassische Schleife des „Rings“ umrunden und dabei von wild gewordenen Kompakt-Kisten aufs Korn genommen werden? Das alles war nach der Einlieferung des Ge-

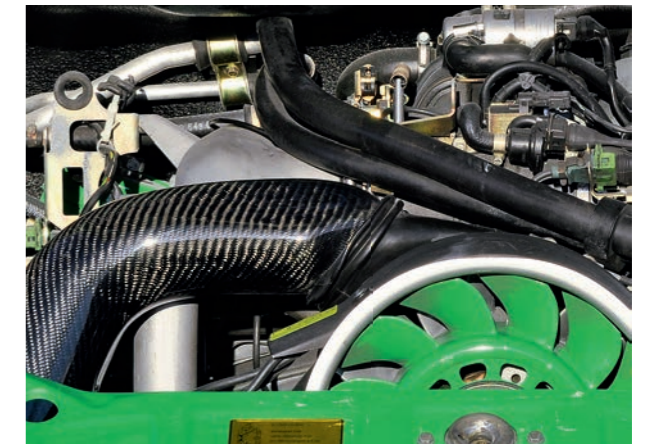
braucht-Sportwagens in Thomas Naters Betrieb vorgesehen. Dass am Ende 880 Arbeitsstunden zu leisten sein würden, ahnte wahrscheinlich keiner der Beteiligten. Doch der Zustand der Karosserie erwies sich nach dem Abtragen der Grundierungs- und Lackschichten als unerwartet desolat: Lochfraß an vielen Stellen, und das trotz unversehrter Original-Feuerverzinkung. Eigentlich sind Verrostungen an unfallfreien Elfer-Gehäusen, abgesehen von den bekannten Problemzonen, eher selten zu beobachten. Doch bei diesem Rückläufer aus Norwegen sah das anders aus. Winterbetrieb und auslaufende Batteriesäure hinterließen ihre Spuren. Eine Zink-Chromat-Versiegelung sollte das entblößte Karosserieblech nach Abschluss der Restaurierung vor erneuter Beschädigung schützen. Der Farbaufbau erfolgte nun in „Signalgrün S22“. Die Nachbehandlung der Oberflächen verlieh dem Coupé ein Antlitz wie aus einem Guss.

Es grünt so kühn: 42 PS Mehrleistung, umschlossen von einer Komposition aus Original- und Sonderteilen, schufen ein Gesamtkunstwerk mit 9.000 Kilometern Laufleistung

292 PS – in der Langstrecken-Rennszene der frühen neunziger Jahre war das ein solider Wert für einen Carrera RS oder Cup M001 der Generation 964, und das



Introducing Ferdinand



Carrera



nicht nur auf der Nürburgring-Nordschleife. Die meisten mit 250 PS ausgelieferten Originalfahrzeuge erhielten Leistungssteigerungen, um den mindestens 300 PS starken BMW M3 gewachsen zu sein. Bis zur Jahrtausendwende waren die ausdauernden Sauger en vogue – und der nachrückenden Baureihe 993 durchaus ebenbürtig. Die Erkenntnisse aus dieser prosperierenden Phase des Porsche-Sports blieben bis heute erhalten. Davon profitierte nicht zuletzt der hier beschriebene Sonderaufbau. Im Sinne einer verbesserten Drehzahlfestigkeit kamen neben RS-Nockenwellen spezielle Ventilfederteller aus Titan zum Einsatz. Nach dem Trennen der Kurbelgehäuse-Hälften, dem Abdichten und Nachrüsten der erwähnten Zylinderkopfdichtungen war die PS-Ausbeute um 42 Pferdestärken angestiegen. Gleichzeitig kletterte das maximale Drehmoment von ursprünglich 325 auf 361 Newtonmeter. Dies ließ den Verbau einer geeigneten, auf bis zu 460 Newtonmeter ausgelegten

Sportkupplung (Fichtel + Sachs) ratsam erscheinen. Der Allradantrieb blieb erhalten – im Gegensatz zu manch anderen, vergleichbaren Projekten. Ebenso wenig sollte im Fahrwerksbereich auf Gummilager verzichtet werden, um auf langen, strapaziösen Etappen zumindest ein Mindestmaß an Komfort zu bieten. Höheneinstellbare KW-Gewinde-Stoßdämpfer der Spezifikation „Variante 3“ versprachen auch bei schneller Kurvenfahrt sicheren Bodenkontakt. „Big Reds“ – die legendären Bremsättel des 911 turbo II 3.6 – und 18-Zoll-Räder ergänzten den Rahmen der Maßnahmen. Einsätze zur Durchlüftung der vorderen Bremscheiben in der Bugschürze und weiße Blinker waren möglicherweise etwas altbacken, aber dem Kunden gefiel es. Das gilt unverändert, und so ruft der modifizierte C4 Erinnerungen an die Hochphase der RS-Replikate hervor. Vor acht Jahren standen sie noch hoch im Kurs.

Kleine, feine Unterschiede: Ein Interieur-Konzept für Ästheten, auf den Punkt definierte Lichtausbeute dank Xenon-Hauptscheinwerfern, RS-Heckschürzen-Mittelteil

Der RS M001 – das „Teppichmodell“ – stand Pate, als es um die Ausgestaltung des Interieurs ging. Anhand des Leichtbau-Bodenbelags wird dies ersichtlich. Der Teppich wird von doppelseitigem Klebeband auf lackiertem Blech und nicht vom üblichen Heißkleber gehalten. Die Einfassung des Teppichsatzes ist mit grünem Faden vernäht wor-

den, um das innen und außen verarbeitete „Signalgrün S22“ nochmals aufzugreifen. Minimalistisch platziertes Alcantara in italienischer Original-Qualität, ein tief geschültes Dreispeichen-Lenkrad (Momo, 350 Millimeter im Durchmesser, Original-Porsche-Pirelli-Supercup), Navigations-Radio, Lautsprecher-Aussparungen in den RS-Türtafeln, Karbon-Sitze und ein Überrollbügel einschließlich X-Kreuz lassen keinen Wunsch unerfüllt. Dasselbe trifft auf das Licht- und Sichtpaket im Vorderwagen zu. Im Wesentlichen besteht es aus Xenon-Brennern, die mit entsprechenden Leuchten unter Klarglas-Deckgläsern verbunden sind. Diese Investition schuf nicht nur einen eigenständigen Look. Sie ermöglicht bequeme Nachtfahrten, ohne die volle Konzentration auf das bloße Erken-

nen eventueller Hindernisse – ein Stressfaktor – richten zu müssen. 9.000 Kilometer Laufleistung seit Rückgabe des neu konfigurierten Porsche an Lars sprechen eine deutliche Sprache. Im Endeffekt sind die Uhren bei Kilometer 199.000 auf null zurückgestellt worden. Denn die Kernsanierung versetzte den doch arg strapazierten Wintersportler annähernd in den Neuzustand zurück. Seitdem ist er ein Farbtupfer auf Norwegens und auf Deutschlands Straßen. Die allzu leicht nachvollziehbare Devise lautet: Gestatten, Ferdinand!

werk1.3 words: carsten krome
werk1.3 pics: carsten krome

PORSCHE ALPENPOKAL. SEIT ANNÄHERND EINEM VIERTELJAHRHUNDERT DIE REFERENZ IM CLUBSPORT.

PORSCHE
ALPENPOKAL

Testen Sie unser Leistungsangebot, besuchen Sie uns online (am besten jetzt über den QR-Code) oder machen Sie mit Ihrem Porsche bei uns mit! Ganz gleich, ob Sie einen Klassiker oder einen top-modernen GT-Boliden besitzen. Bei uns werden Sie fahr-aktiv. Sie drehen schnelle Runden auf Gleichmäßigkeit oder messen sich mit Ihren neuen Freunden im sportlich-fairen Duell. Übrigens nicht nur Mann gegen Mann. Auch die Sportwagen-Ladies fühlen sich wohl bei uns. Servus, bis bald!

TERMINE
Red Bull Ring 9./10. Mai 2014
Pannoniaring 6./7. Juni 2014
Hockenheim 27./28. Juni 2014
Salzburgring 18./19. Juli 2014
Most 12./13. September 2014
Brünn 10./11. Oktober 2014



www.alpenpokal.com





werk1
big-data

Fahrzeugtyp

1990er Porsche 911 Carrera 4 Coupé

Generation 964

Fahrzeug-Identifikationsnummer (FIN)

WPO ZZZ 96 ZLS 40 5538

Modelljahr

1990 (L-Programm)

Erstauslieferung

Export als Neufahrzeug nach Norwegen

Karosserie (Werks-Auslieferungsstand)

2-türige, 2+2-sitzige, selbsttragende, geschlossene Coupé-Karosserie aus beidseitig feuerverzinktem Stahlblech in Leichtbauweise; verformbare Bugverkleidung aus Kunststoff mit integriertem Leichtmetall-Stoßfänger, an Prallrohren befestigt; Kunststoff-Seitenschweller-Verkleidungen; bei 80 km/h automatisch ausfahrender Heckspoiler im Heckdeckel; rotes Rückleuchtenband; verformbare Heckverkleidung aus Kunststoff mit integriertem Leichtmetall-Stoßfänger, an Prallrohren befestigt; Werks-Original-Lackierung in „Indischrot“

Bestandsaufnahme

AP Car Design, Thomas Nater,
Rudolf-Wissell-Straße 4, D-37079 Göttingen:

nach Anlieferung auf eigener Achse im Oktober 2012 und Totalzerlegung Entlackung der unfallfreien Original-Karosserie durch Glasperlen-Strahlen; Feststellung signifikanter Durchrostungen durch Winterbetrieb sowie durch Austritt von Batteriesäure trotz intakter Original-Feuerverzinkung

Konzeption

unverändert straßentaugliche Clubsport-Ausführung für die Nürburgring-Nordschleife („Ring-Tool“) unter Beibehaltung des Allrad-Antriebs; neue Innen- und Außenlackierung in „Signalgrün S22“; Leichtbau-Innenausstattung mit Überrollschutz inklusive X-Kreuz; Beibehaltung von Servolenkung, Klimaanlage, Zentralverriegelung sowie elektrischen Fensterhebern; Umbestückung auf „Fivespoke“-Sonderräder in 18-Zoll-Dimensionen (AP Car Design); Beibehaltung der

Gummilager im Fahrwerksbereich; Umbestückung auf ein KW-Sonderfahrwerk „Variante 3“, höhenstellbare (Außengewinde)-Stoßdämpfer-Gehäuse

Aufbau der Karosserie

Oberflächen-Versiegelung im Zink-Chromat-Verfahren anstelle der üblichen KTL-Behandlung; bis auf neue Glas-Windschutzscheibe Verbau leichter Polykarbonat-Verglasung mit TÜV-Prüfzeichen; Xenon-Hauptscheinwerfer-Satz (AP Car Design) mit Klarglas-Deckgläsern sowie H4-Hochleistungs-Brennern vorn im Kofferraum; Rückleuchtenband erneuert; Bremsbelüftung-Einsätze sowie weiße Blinker in der Bugschürze; vom Carrera RS(R) 3.8 übernommene Frontspoiler-Ecken; RS-Stoßfänger-Mittelteil hinten

Motor (Werks-Auslieferungsstand)

luftgekühlter Aluminium-Sechszylinder-Boxermotor; zwei Ventile pro Zylinder; Ventiltrieb über Kipphebel, Steuerkette, Doppelzündung; über digitale Bosch-Motronic 2.1 elektronisch geregelte, sequenzielle Einspritzung

Motorrevision

bei 199.000 Kilometern Laufleistung ohne feststellbaren Schaden, Kurbelgehäusehälften getrennt; Nachrüstung der Zylinderkopfdichtungen auf dem Stand der 964-Generation 2; Nitrieren aller beweglichen Teile wie zum Beispiel der Kurbelwelle; RS-Nockenwellensatz sowie Titan-Ventilfederteller mit Fokus auf Erhöhung der maximalen Drehzahl; Lichtmaschine sowie Anlasser erneuert; Gebläse-Lüfterrad sowie Lichtmaschinen-Gehäuse speziell beschichtet; Ölsystem erneuert; Umrüstung auf Luftmassenmessung; Cup-Abgas-Querrohr (76 Millimeter im Durchmesser); Cup-Auspuff-Endrohr (AP Car Design); Kühlaggregat der Klimaanlage (im Motorraum) erneuert

Hubraum 3.600 ccm

Motorleistung (Werks-Auslieferungsstand)

250 PS bei 6.100/min

Motorleistung (aktueller Stand) 292 PS

maximales Drehmoment (Werks-Auslieferungsstand)
325 Nm bei 4.800/min

maximales Drehmoment (aktueller Stand)

361 Nm bei Verbau einer auf maximal 460 Nm ausgelegten Sportkupplung (Fichtel + Sachs)

maximale Motordrehzahl (Werks-Auslieferungsstand)
6.800/min

Kraftübertragung

Fünfgang-Allrad-Schaltgetriebe; Stahl-Synchronringe; Einmassen-Schwungrad

Bremsanlage

Aluminium-Vierkolben-Festsattel Typ 911 turbo II 3.6 („big reds“) mit innenbelüfteten, gelochten Scheiben (322 mm) an der Vorderachse; hinten Aluminium-Vierkolben-Festsattel Typ 964 RS mit innenbelüfteten, gelochten Scheiben (300 mm); rote Pagid-Reibbeläge in einer Spezifikation für die Nürburgring-Nordschleife; „DOT4“-Bremsflüssigkeit; Stahlflex-Leitungssatz; Hochdruck-Pumpe Typ 964 Carrera 4; Bosch-ABS

Radaufhängungen (vorn)

einzeln an Leichtmetall-Querlenkern und Federbeinen in McPherson-Bauart; H&R-Stabilisator

Radaufhängungen (hinten)

einzeln an Leichtmetall-Schräglenkern und Federbeinen; H&R-Stabilisator

Räder

einteilige „AP-Fivespoke“-Fünfarmfelgen (8,5J x 18 ET 52 vorn und 10J x 18 ET 52 hinten); Einbau unter minimalster Anpassung der Original-Radläufe

Reifen

Dunlop „SP SportMaxx“ (225/40 ZR 18 vorn und 265/35 ZR 18 hinten)

radführende Komponenten/Antrieb

Strahlen mit Trockeneis; Lenkung, Gelenkwellen sowie Radlager erneuert; vom 964 RS übernommene Querlenker

Innenraum-Ausstattung

Fahrgastzelle in der neuen Wagen-Außenfarbe auslackiert; an doppelseitigem Klebeband befestigter RS-Leichtbau-Teppichsatz mit Einfassungen in Alcantara und Vernähung mit grünem Faden; minimalistische Verarbeitung von Alcantara in italienischer Original-Qualität; tief geschüsseltes Momo-Dreispeichen-Lenkrad (350 Millimeter im Durchmesser analog Porsche-Pirelli-Supercup); Karbon-Profilschalensitze; Navigations-Radio; Lautsprecher-Aussparungen in den Türtafeln analog 964 RS

Leergewicht (Werks-Auslieferungsstand, DIN 70 020)

1.450 kg

Beschleunigung (0 - 100 km/h, Werks-Auslieferungsstand)

5,7 sec.

Höchstgeschwindigkeit (Werks-Auslieferungsstand)

260 km/h

Laufleistung seit großer Aufarbeitung ca. 9.000 km

Laufleistung insgesamt 208.000 km (Tachometer)

PREMIUM-SPORTFAHRERTRAININGS
auf der Nordschleife



Scuderia S7
International Sportsdriver Coaching

www.scuderia-s7.com ■ www.facebook.com/ScuderiaS7

DIE TERMINE 2014 SIND JETZT ONLINE!