

EINE AUTO MOBILE KARRIERE

Lokaltermin in Neustadt an der Weinstraße: Die Aufarbeitung eines 1991er Porsche 911 Carrera 2 Coupé (Typ 964, US-Re-Import) führte zu einem bemerkenswert schnörkellosen Ergebnis.



ODER: DER UMSTIEG IST MÖGLICH.



Zurzeit erregt kaum ein anderes Thema in der automobilen Welt die Gemüter so sehr wie der sprunghafte Wertzuwachs bei den klassischen Klein- und Sonder-serien. Täglich werden neue Preisrekorde erzielt und sofort durch die Online-Medien in Echtzeit kommuniziert. Allmählich bauen sich in den Köpfen vieler Interessierter ernsthafte Hemmschwellen auf. Die Frage, ob der Einstieg, zum Beispiel in einen luftgekühlten Porsche 911, heute überhaupt noch bezahlbar ist, scheint naheliegend zu sein. Der 39-jährige Chemikant Marcus Beetz aus Neustadt an der Weinstraße beweist jedoch, dass ein definiertes Budget noch immer zum Erfolg führen kann. Seinen 1991er Porsche 911 Carrera 2 Coupé (Typ 964), eine Re-Import-Version aus dem US-Bundesstaat Kalifornien, realisierte er vornehmlich aus dem Verkaufserlös eines Porsche 987 Boxster S. Dazu waren ein zielgenaues Vorgehen und professioneller Beistand vonnöten. Dieser wurde ihm einige hundert Kilometer entfernt im niedersächsischen Göttingen zuteil. Eine Reportage über den Mythos Porsche, wie er auf bodenständige und zugleich niveauvolle Weise gelebt werden kann.

Für Marcus Beetz, heute ein Enddreißiger, begann die Leidenschaft für außergewöhnliche Automobile vor 21 Jahren. 1994 war er gerade 18 geworden, als er sich einen VW Polo Steilheck mit 45 PS und ATS-Cup-Felgen zurecht machte. Die nächste Station oder Instanz, ganz wie man will: ein VW Scirocco im Porsche-Farbtönen „Karminrot“. Mit 26 folgte ein 944 S2, der auffallend schnell einem Audi weichen musste. Dem schloss sich kurz vor dem 30. Geburtstag ein Typ 964 im heute wieder begehrten „Sternrubin“ an, der jedoch mit einer Tiptronic ausgestattet war. Beetz, der seit 1992 bei der BASF in Ludwigshafen in einem Abfüllzentrum für Farbpigmente in stetig wechselnden Tag- und Nachtschichten berufstätig ist, wählte sich noch nicht am Ziel. Zwei Porsche Boxster S der Generationen 986 und 987 nahmen ihm zwar die Furcht vor kostspieligen Reparaturen, doch der Weißheit letzter Schluss waren beide Mittelmotor-Roadster für ihn nicht. Und weil er

Wahre Raritäten: 8J x 17
ET 55 vorn und 9J x 17
ET 62 hinten mit
Michelin in 205/50 ZR 17
vorn sowie 255/40 ZR 17.

ein umtriebiger Charakter ist, der die Zeichen der Zeit genauso in sich aufnimmt wie die Strömungen in seinem nahen Umfeld, keimte wiederholtes Interesse am 964er in ihm auf. Für ihn war es eine bezahlbare Option, in einen klassischen, einen luftgekühlten Porsche mit zeitgemäßer Technik umzusteigen. Dazu war der Erlös aus dem Verkauf des Boxster vonnöten – und ein professioneller Partner in der Umsetzung des Plans. Irgendwann, nachdem Marcus Beetz den 987er veräußert und den vereinbarten Kaufpreis entgegengenommen hatte, besann er sich der zahlreichen Presseberichte, die er über

Kühlgebläse-Lüfterrad in „Vipergrün 3810“: die kontrastierende Zusatzfarbe von außen nochmals gekonnt aufgegriffen.

Thomas Nater gelesen hatte. Unmittelbare Konsequenz: ein mehr als einstündiges Telefonat. Marcus Beetz beendete seinen Anruf bei AP Car Design in der Überzeugung, dass der Göttinger Porsche-Primus keineswegs abgehoben ist. Vielmehr legte Thomas Nater, der mit der Generation 964 groß geworden ist, überraschendes Kostenbewusstsein an den Tag. Er animierte seinen Anrufer zu einer Bahnreise nach Niedersachsen, um die Details zu diskutieren. Als letzte Entscheidungshilfe ließ er die Bemerkung fallen, soeben erst einen Re-Import aus dem US-Bundesstaat Kalifornien hereinbekommen

zu haben. Um das 1991er Porsche 911 (964) Carrera 2 Coupé – nicht mit der ungeliebten Tiptronic, sondern diesmal mit dem Fünfgang-Schaltgetriebe des Typs G50 ausgerüstet – in Augenschein zu nehmen, setzte Marcus Beetz sich schließlich in den Zug. Mögliches Motto: „Senk ju for trävelling wis Deutsche Bahn.“ Marcus Beetz rekapituliert: „Wir verschanzten uns drei Stunden lang in seinem Büro, und ich legte meine Budgetobergrenze fest. Da es sich um ein Fahrzeug aus erster Hand handelte, gingen wir trotz 173.000 Kilometern abgelesener Laufleistung von einem kalkulierbaren Aufwand aus. Wir einigten uns auf das, was unbedingt notwendig sein würde, das Unnötige ließen wir weg.“ Am 28. Februar 2012 liefen die Arbeiten an. Das Zerlegen der Substanz bis auf das „Rolling Chassis“ – das schiere, rollfähige Fahrgestell – bildete den Auftakt. Besprochen war eine Neulackierung der Coupé-Karosserie sowie charakteristischer Anbauteile wie dem Wiechers-Überrollbügel oder der Bremssattel-Gehäuse – das alles jedoch in einer kontrastierenden Farbe. „Wirklich alles lief wie gewünscht und einmal festgelegt ab“, stellt Markus Beetz zufrieden fest, „täglich erhielt ich neue Statusinformationen per e-Mail. So war ich jederzeit auf dem Laufenden.“

Obschon der Leistungsumfang von einer kompletten Restaurierung nicht allzu weit entfernt war, fand die Fahrzeugübergabe plangemäß am 30. Juni 2012 in Göttingen statt – das war bemerkenswert zügig für eine professionelle Aufarbeitung. Die Vollrevision des Motors einschließlich einer Leistungssteigerung von 250 auf 289 PS gehörte zu den Kernaspekten. Aber der Reihe nach! Zunächst mussten der Ventildeckel geplant und der Kettenkasten abgedichtet werden. Eine Trockeneis-Behandlung, neue Motorölleitungen und Schläuche, ein unverbrauchter Kraftstofffilter sowie die Erneuerung von Anlasser, Lichtmaschine und Zündverteiler standen auf der Agenda. Eher von kosmetischer Natur waren die Neulackierung des Lüfterrad-Gehäuses in „Sterlingsilber“ sowie des Kühlgebläse-Lüfterrades im „Vipergrün“ des GT3 RS der Generation 997. Beiden Funktionsansprüchen – sowohl der optischen Erbauung als auch der Effizienzverbesserung des Motors – zuträglich: das Air-Ram-Kit aus Karbon, kombiniert mit einem BMC-Luftfilter-Element. Letzteres trat eigentlich erst durch Clubsport-Versionen des GT3 der ersten Serie (Typ 996) in Erscheinung. Nachdem das allseits beliebte Cup-Abgas-Querrohr in Verbindung mit einem Auspuff-Endstück aus Edelstahl-Rohrmaterial in 105

Millimetern Durchmesser und einem HJS-100-Zeller-Metall-Katalysator zum Einsatz gekommen war, bestand auch eine Veranlassung, die digitale Motorsteuerung an die veränderten Verhältnisse anzupassen. Später, nachdem die Inbetriebnahme längst erfolgt war, startete Marcus Beetz seinem Namensvetter und Karbon-Profi Marcus Bühler einen Besuch ab. Ursprünglich sollte es bloß um eine chice Handbremshebel-Schale gehen, zum guten Schluss kamen noch eine Abdeckung des Kühlgebläse-Lüfterrades, ein Heizungsluft-Ersatzrohr sowie ein Frischluft-Ansaugrohr aus dem hochkarätigen Werkstoff dazu. Diese recht seltene Mischung aus technischer Relevanz und visuellem Effekt setzte sich bei den Bremssattel-Gehäusen fort. Nach ihrer Überholung und Pulverbeschichtung erstrahlen die

Ausschließlich an der Hinterachse: 15 Millimeter starke Distanzscheiben unterstreichen die sportive Gesamtanmutung.

Vierkolben-Aluminium-Zangen wie das Lüfterrad im Triebwerksraum im „Vipergrün“ des GT3 RS (Typ 997). Gelochte, innenbelüftete Bremsscheiben beeinflussen die Performance ebenso positiv wie die nachgerüsteten Belüftungs-Einsätze in der Bugschürze. Fest angeschlossen an Luftführungs-Schläuche, gehören sie fast schon zu den Standards im Repertoire eines jeden 964er-Projektes. Gut möglich, dass eines Tages eine gegenläufige Tendenz aufkommen wird und die originalen Nebelscheinwerfer an ihren ursprünglichen Befestigungspunkten wieder fröhliche Urstände feiern werden. Wie dem auch sei – geschwärzte Hauptscheinwerfer ergänzen die Veränderungen in der Frontansicht sehr überzeugend. Steinschläge in der Windschutzscheibe können die Harmonie nicht stören, nachdem diese ausgetauscht worden ist. Dasselbe gilt für das Heckfenster, durch das die gekreuzten Rohre des „Viper“-grün lackierten Überrollbügels schimmern. Am Heckabschluss brechen die frisch verbauten Leuchteinheiten inklusive des roten Rückleuchtenbandes die tiefschwarze Gesamtanmutung auf. Fast hat es den Anschein, als sei das Hinterteil die Schokoladenseite dieses Elfers!

Hingegen nur auf einer Spiegelplatte sichtbar: das gründlich auf Vordermann gebrachte Fünfgang-Schaltgetriebe des Typs G50. Das Gehäuse ist genau wie der Motor mit Trockeneis gestrahlt worden, im Umfeld sind mögliche Fehlerquellen – Kupplungs-Druckplatte sowie Kupplungs-Reibbelag, Ausrücklager, Kupplungsnehmer-Zylinder sowie der Leitungssatz – nun aus Stahlflex-Material – gleich im Ansatz ausgemerzt worden. Im Klartext: Auch hier kommen etliche Neuteile zu Ehren. Zu den Radaufhängungen: Hier bewährt sich ein KW-Gewinde-Straßenfahrwerk der Variante 3, und die Felgen in 8J x 17 ET55 vorn und 9J x 17 ET62 hinten sind wahre Raritäten. 1992 produziert, sind sie vorher noch nie in Benutzung gewesen, der Erstlack war beim Aufziehen der Michelin „Pilot Sport“ in 205/50 ZR 17 vorn sowie 255/40 ZR17 noch absolut neuwertig. 15 Millimeter starke Distanzscheiben – ausschließlich an der Hinterachse verwendet – unterstreichen die dezent-sportive Anmutung, die sich im Wageninneren – wie könnte es auch anders sein? – fortsetzt. Abgesehen vom Wiechers-Überrollschutz in „Vipergrün“, sind auch die Rückenschalen der Recaro-„Pole Position“-Sitze in der dynamischen, erstmals am 29. Mai 2006 der Öffentlichkeit präsentierten Couleur gehalten. Es hat mit Sicherheit einiger Akribie bedurft, gleichfarbige (textile) Zugschlaufen der Türöffner zu realisieren. „Darin ist Thomas Nater aber ein Fuchs!“, bemerkt Marcus Beetz, „obendrein ist er mir in so manchen Punkten wie dem Alcantara-Dachhimmel durchaus entgegengekommen. Wir blieben im vereinbarten Budget.“ Schmunzelnd fügt er hinzu: „Mir wäre auch gar nichts anderes übriggeblie-





Die Botschaft ist eindeutig: Der Umstieg ist möglich - zum ganzheitlichen Konzept gehörte eine Budget-Obergrenze.

ben!“ Immerhin blieb ihm noch genügend Spielraum für Einrichtungs-Gegenstände in oder unter der Kunstfaser Alcantara, so zum Beispiel Türverkleidungen, Armaturenbrett und Momo-Lenkrad – letzteres selbstverständlich tief geschüsselt. Das Becker-Navigationsradio gibt gleichermaßen die richtige Richtung und auch den treffenden Ton an. In dieser Hinsicht weiß Marcus Beetz ohnehin von keinerlei Orientierungsproblemen zu berichten. Obwohl ihm der Typ 997 eindeutig zusagt, sieht er seinen 964er als eine Wertanlage. „Vielleicht behalte ich ihn weitere 15 Jahre, um mir vom Erlös ein Ferienhäuschen im Süden zu kaufen!“ Moment mal – ist seine Pfälzer Heimat denn nicht für überdurchschnittlich viele Sonnentage bekannt? Immerhin konnte unser (Outdoor-)Fotoshooting am 11. Januar bei allerbesten Wetterverhältnissen stattfinden! Freilich gehört Marcus

Beetz zu der Sorte Zeitgenossen, die außerordentlich zielstrebig sind. Er hat es sich vorgenommen, er wird es genauso durchziehen, denn: Der Umstieg ist möglich. Nicht nur vom 987 Boxster S hin zum schwarzglänzenden 964er mit „Viper“-grünen „Carrera“-Seitenstreifen, sondern irgendwann auch vom Sportwagen hin zur Immobilie. Bis es soweit ist, will er ungetrübten Fahrspaß in den Höhenzügen der Weinstraße erleben. So ist es auch, als die Zahl unserer Kamera-Auslösungen gegen 200 tendiert. Mit einem Blick in die gegenüber untergehende Sonne versetzt er blinzeln: „Du, ich hatte heute noch was vor!“ Das glauben wir ihm gerne – einer wie er hat immer einen Plan!

werk1.10 words: carsten krome
werk1.10 pics: carsten krome



werk1
big.data

die technische dokumentation in allen relevanten details

Motorleistung (Serienumfang bei Werksauslieferung):
250 PS bei 6.100/min

maximales Drehmoment (Serienumfang bei Werksauslieferung): 325 Nm bei 4.800/min

maximale Drehzahl (Serienumfang bei Werksauslieferung):
6.800/min

Kraftübertragung:
manuell geschaltetes Fünfgang-Getriebe Typ G50/03;
Antrieb über Doppelgelenkwellen auf die Hinterräder

Bremsanlage:
Zweikreis-System mit achsweiser Aufteilung; Vierkolben-Aluminium-Festsattel vorn und hinten; innenbelüftete Stahl-Bremsscheiben, ABS (Bosch)

Radaufhängungen (vorn):
einzeln an Leichtmetall-Querlenkern und Federbeinen in McPherson-Bauweise; Schraubenfedern; Stabilisator

Radaufhängungen (hinten):
einzeln an Leichtmetall-Schräglenkern und Federbeinen; Schraubenfedern

Räder: 7J x 17 ET55 vorn und 9J x 17 ET52 hinten

Reifen: 205/50 ZR 17 vorn und 255/40 ZR 17 hinten

Leergewicht (nach DIN 70 020; Serienumfang bei Werksauslieferung): 1.350 kg

Beschleunigung (0 - 100 km/h; Serienumfang bei Werksauslieferung): 5,7 sec.

Höchstgeschwindigkeit (Serienumfang bei Werksauslieferung):
260 km/h

Hinweis: Diese Dokumentation beschreibt das Serienfahrzeug zum Zeitpunkt der Original-Werksauslieferung. Die davon abweichenden Modifikationen und Revisionen sind im vorangegangenen Text ersichtlich.

Für
manches
braucht man
keine App...

Die neue Leumas HC4!

Get yours:

www.schoenstundenanzeiger.de

