

# werk 1

sports | cars | culture

werk 1



MAI - JUNI  
2016

AUSGABE 16 MAI - JUNI 2016  
D 5,50 € | A 5,90 € | CH 9,90 SFR  
Italien/Spanien 7,40 €



40 JAHRE TRANSAXLE-PORSCHE  
Ulrich Andree über den Typ 931



67ER PORSCHE 911 S COUPÉ MIT 160 PS AUS ZWEI LITERN  
Restauriertes Urmodell mit überraschendem Wertzuwachs



30 JAHRE 944 TURBO CUP (TYP 951)  
Die aktuellen Markterkenntnisse



NEU: 8 CITY-SONDERSEITEN  
Made in Berlin

Foto: Hardy Elis



**DIE KREMER-SENSATION**  
HOMMAGE AN DEN LEGENDÄREN 935 K3  
GT3-DERIVAT FÜR GRUPPE H UND STRASSE



03

4 198637 1505503



# THE ESSENTIAL

## FASZINATION SPEEDSTER

Auf Privatinitiative sind noch einige Exemplare mehr verwirklicht worden: einer von nur zwei 911 Carrera Speedster weltweit, die offiziell im Porsche-Werk auf Basis des Typs 993 entstanden sind.



„Der neue Porsche Speedster 356 ist sozusagen das Sonntagskind der internationalen Automobiltechnik. Er ist leichter als das Coupé und Cabriolet, noch rasiger in seiner Linienführung und gerade für sonnige Tage der Wagen, den sich Glückspilze wünschen. Der Form nach ist er der Traumwagen von morgen. Einem Panther gleich steht er da: flach geduckt – so, als könne er jeden Augenblick zum machtvollen Sprung ansetzen.“ Trefflicher als im Porsche-Verkaufsprospekt anno 1955 lässt sich der Speedster in seinen kargen Grundzügen kaum charakterisieren. Die Prophezeiung von einst erfüllte sich im Laufe der Jahrzehnte, denn: Dieser Porsche gehört nicht nur der Kategorie Traumwagen an. Er ist ein Garant für wertstabil investiertes Geld mit der realistischen Tendenz zu weiterem Wachstum. Dabei beginnt sein Lebensweg als spartanische Ausführung für junge Helden der Straße. Wie ist beispielsweise der Typ 540, die dritte Karosserievariante, die neben dem 356 Coupé und dem Cabriolet auf den (US-)Markt kam, entstanden? Wer sich dem Faszinosum Speedster – jener zeitlosen Schönheit bis in die heutigen Modelljahre – beschäftigt, ist gut beraten, zuerst in den Rückspiegel zu schauen. Wir taten dies aus einem naheliegenden Grund: Bei unserem Bielefelder Fotomodell aus dem Modelljahrgang 1994 handelt es sich – natürlich! – um einen Re-Import aus den Vereinigten Staaten.



1.000 Meilen durch die engen Gassen Italiens: Dr. Wolfgang Porsche, Vorsitzender des Aufsichtsrates der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart, auf 356 Speedster 1.500 bei der Neuauflage der legendären Mille Miglia.



.....  
Ganze 356 Einheiten: Am 30. September 2010 enthüllte Matthias Müller, Vorstandsvorsitzender der Porsche AG, anlässlich des Pariser Automobilsalons den vierten Speedster in der Unternehmensgeschichte.  
.....

**D**ie Vorgeschichte des 356 Speedster begann 1952 mit dem America Roadster. Bei diesem Modell handelte es sich um eine Sonderkonstruktion mit einem 70 PS starken Vierzylinder-Motor und einer eigenständigen Aluminium-Karosserie, die auf Betreiben des US-amerikanischen Porsche-Importeurs Max Hoffman ausschließlich für die Ausfuhr in die Vereinigten Staaten entstand. Mit 16 Exemplaren blieb der 175 km/h schnelle America Roadster einer Minderheit vorbehalten, dabei wurde ihm jedoch ein begeistertes Echo zuteil. Mit 180 Kilogramm fiel der Oberbau um rund 30 Prozent leichter aus als jener der Limousine. Die Gewichtsersparnis gegenüber dem 356 Coupé betrug 60 Kilogramm. Die Erkenntnis, dass betont sportliche Fahrzeuge an ihrem höchsten Punkt möglichst wenig

Masse mit sich herumschleppen dürfen, ist demnach bereits in den frühen fünfziger Jahren umgesetzt worden – und nicht erst im heutigen Zeitalter der Dachhäute aus Karbon. Die Scheiben ließen sich herausnehmen, das Innenleben gestaltete sich spartanisch, die Sitze mit Gestellen aus Aluminium konnten nachgerüstet oder die Verkleidung des Kofferraums gänzlich weggelassen werden. Der America Roadster war die Inkarnation der hohen Kunst des Weglassens. 1953 war das denkbar frühe Produktionsende besiegelt, als der durch Porsche beauftragte Karosserie-Spezialbetrieb von Erich Heuer im oberpfälzischen Weiden – genau dort, wo Peter Unger 1985 mit einem Autoteile- und Zubehör-Handelsunternehmen ein Milliardengeschäft begründete – in Schwierigkeiten geriet. Neben 16 Aluminium-Karosserien legte Heuer auch eine einzelne, 17. Kabine aus Stahlblech auf. Doch dieser Prototyp ging nie in Serie. Seine Zeit war noch nicht gekommen.

Für den privaten Fahrspaß an der US-amerikanischen Westküste, das Clubracing, galt naturgemäß etwas anderes. Die Begeisterung für Autorennen nahm fast volkstümliche Züge an, zu Tausenden gaben die Amateur-Rennfahrer an den Wochenenden Gas. Dies waren die Kunden, die der New Yorker Mehrmarken-US-Importeur Max Hoffman, ein gebürtiger Österreicher mit ausgeprägtem Geschäftssinn, im Visier hatte. Er glaubte fest daran, dass in den Vereinigten Staaten ein Bedarf



Doch in Wirklichkeit besetzte das Unternehmen bereits in den fünfziger Jahren eine Marktnische, und das mit Erfolg. Es fiel der Beschluss, auf der Grundlage des 356 Cabriolets ein abgespecktes Sparmodell zu bauen. Schon im Oktober 1954 kam der neue Porsche, getauft auf den Namen Speedster, in den Handel – ein wahres Sportgerät, wie der Name schon sagte. Dank seiner Linienführung hatte er die Anlagen zum Kultobjekt. Im Stuttgarter Karosseriewerk Reutter kam die aus verschiedenen Einzelsegmenten bestehende Außenhaut in Handarbeit mit dem Bodenrahmen zusammen. Die Spezialisten verschweißten die Komponenten zu einer Einheit. Die einteilige, flache Windschutzscheibe war von einem abgerundeten, verchromten Rahmen umschlossen, der mit der Karosserie verschraubt war. Der Speedster kam ohne Kurbelfenster aus. Statt dessen konnten bei Bedarf gewichtsoptimierte Kunststoffscheiben auf die Türen gesteckt werden. Ein Großteil der sportlichen Anmutung ging auf das Konto der um 35 Millimeter eingekürzten Türen. Entlang der Flanken waren verchromte Zierleisten – und auf dem linken vorderen Kotflügel zusätzlich ein gold-

an offenen, kompakten Sportfahrzeugen bestand. Hoffmans Betreiben war es zu verdanken, dass BMW den 507 baute und Mercedes Benz den nicht minder beeindruckenden 300 SL produzierte. Im Jahr 1950 ließ sich Max Hoffman dazu bewegen, für Volkswagen tätig zu werden. Fast widerwillig schloss er einen Dreijahresvertrag ab, der 1953 wieder auslief. Bis dahin hatte seine Händlerorganisation 2.941 VW Käfer abgesetzt. Im September 1953 trat Max Hoffman mit einer Initiative an Porsche heran. Er berichtete über seine Einschätzung des US-Marktes. Sein Referat baute auf der Empfehlung auf, speziell für junge, sportlich ambitionierte Fahrer – die jungen Helden – in der „Neuen Welt“ ein konkurrenzfähiges Automobil zu kreieren, das einen Kaufpreis von 3.000 US-Dollar nicht übersteigen durfte. Eine Evolution des America Roadster sollte die Konsequenz sein. Die Kalkulation: geringere Ausstattung, geringeres Gewicht, geringerer Materialeinsatz – geringerer Preis.

1992 feierte die Philosophie des gezielten Weglassens beim Porsche 968 CS (Clubsport) fröhliche Urstände.

Laut Porsche AG nur 171 Stück:  
911 Carrera 3.2 Speedster in  
der schmalen Karosserie.



farbener Speedster-Schriftzug – angebracht worden: eine originäre Formensprache, die viele Herzen in aller Welt aufgrund ihrer Urtümlichkeit im Sturm eroberte. Ein Journalist fand für die Eigentümlichkeit des 356 Speedster folgende, nicht ganz unlogische Worte: „Während ein Cabriolet auch offen gefahren werden kann, handelt es sich beim Speedster um ein Fahrzeug, welches im Umkehrschluss auch geschlossen gefahren werden kann.“

Es stimmte schon: Der 356 Speedster war anders als andere. Obwohl der Fahrer auf dem schmalen Schalensitz eine sehr tiefe Position einnahm – was diesem Porsche in den USA den Rufnamen „Bathtube“ einbrachte – war das 1,22 Meter hohe Automobil bei geschlossenem, ungefüttertem Notverdeck für normal gewachsene Zeitgenossen ohne Verrenkungen kaum benutzbar. Ein ähnlich gelagerter Umstand löste anlässlich der Typisierungsbahnahme beim TÜV Stuttgart große Bedenken aus. „Bei geschlossenem Dach“, so das Urteil des Prüfers, „sind

die Notsitze für Personen über 1,60 Meter nur dann geeignet, wenn für den Kopf eines jeden Mitfahrers jeweils auch ein Loch in das Verdeck geschnitten wird.“ Notsitze? Sie haben richtig gelesen: Der Speedster besaß hinter der ersten Sitzreihe zwei gepolsterte Auflagen für Fahrgäste von eher zwerghaftem Wuchs. Diese Anordnung war nicht wirklich für ausgewachsene Menschen geeignet, als Stauraum aber umso mehr. Mit mehr als zwei Insassen ward der Speedster so gut wie nie gesehen. Ein echter Zweisitzer, wie von manchen Historikern behauptet, war er trotzdem nicht. Das Interieur verzichtete aus Gründen der Kosten- und Gewichtsersparnis auf vielerlei Annehmlichkeiten. Es erhielt ein neu gestaltetes, karges Cockpit. Die blecherne Instrumententafel wies zwar eine Lederauflage auf, ansonsten ging es jedoch spartanisch zu. Radio, Heizung, Tankanzeige, Handschuhfach? Fehlanzeige!

Drei Rundinstrumente lieferten essenzielle Informationen. Zwei große Uhren links und rechts gaben Auskunft über die Geschwindigkeit und Motordrehzahl. Über ihnen war mittig eine kleine Anzeige für die Öltemperatur angeordnet. Im Modelljahr 1955 setzten sich sämtliche Speedster mit dem damals größten Motor des Porsche 356 in Bewegung. Dabei handelte es sich um den 1.500-ccm-Boxer mit zwei Solex-Vergasern und 55 PS, die so genannte „Dame“. Gegen Aufpreis war auch



Im beliebten Turbo-Look:  
Porsche 911 Carrera 3.2  
Speedster, Modelljahr 1989.



Modelljahr 1993: 911  
Carrera 3.6 Speedster,  
basierend auf dem Typ 964.

der Vierzylinder mit 70 PS erhältlich. Und was kostete der Spaß im Speedster? Mit einem Verkaufspreis von 2.995 US-Dollar hielt die Schönheit die von Max Hoffman geforderte Höchstgrenze ein. In Deutschland kam der Speedster ab Oktober 1954 für 12.200 D-Mark auf den Markt. Zum Vergleich: Für das 356 Cabriolet mit 1.500 ccm mussten zwei Jahre zuvor bereits 15.800 D-Mark aufgewendet werden. Die Grundidee war dies- und jenseits des Atlantiks deckungsgleich: Nicht nur auf der Waage blieb die dritte Karosserievariante des Porsche 356 neben dem Coupé und dem Cabriolet eine Sparver-

sion. 1.234 Fahrzeuge gelangten bis Oktober 1955 vornehmlich auf den US-Markt, der 90 Prozent der Gesamtstückzahl aufnahm. Zu diesem Zeitpunkt kam es zur Runderneuerung der gesamten Modellpalette, die von Stunde an unter der Bezeichnung 356 A weiterlief. Auch der Speedster war von dieser Neuregelung betroffen. Die Motoren hatten ein Jahr zuvor, ab September 1954, neue, dreiteilige Kurbelgehäuse erhalten. Diese lösten die von Volkswagen stammenden Motorgehäuse ab. Die PS-Zahlen – 60 bei der „Dame“ und 75 beim 1.600 S – blieben in etwa gleich, dasselbe traf auf die Fahrleistungen zu. Neu und speziell für Wettbewerbszwecke erschaffen: die erstmalig unter der Typbezeichnung Carrera vertriebene Sportausführung. Im Heck des Carrera Speedster arbeitete ein Viernockenwellen-Motor mit rollengelagerter Kurbelwelle. 100 PS bei 6.200/min konnten dank einer Verdichtung von 9,0 : 1 und zwei Doppel-Fallstromvergäsern erzielt werden. Eine Schallmauer fiel – 200 km/h waren für einen Porsche mit Straßenzulassung ein Novum. Doch dem neuen Synonym für Schnelligkeit erging es bald wie dem Urahn, dem America Roadster. Mit 151 Fahrzeugen blieb die Verbreitung sehr gering. Gemessen an den 4.145 normal motorisierten 356 Speedster, die bis zur Produktionseinstellung 1958 entstanden, betrug ihr Anteil gerade einmal drei Prozent. Die Mehrheit gab sich mit dem Stoßstangenmotor zufrieden, der Triebwerkstyp 616/1 (60 PS) war mit 2.581 Einheiten der am weitesten verbreitete. Von den 4.145 Stück – nicht mitgezählt die 151 Carrera Speedster mit Viernockenwellen-Motoren – sollen mindestens 10.000 überlebt haben. Der überwiegende Teil der Replikat entstand auf VW-Käfer-Basis, diese sind in den provokanten 10.000 bereits enthalten. Themenwechsel: Die Vorgeschichte des ersten Speedster auf Grundlage des Porsche 911 erstreckte sich über ei-

nen wesentlich längeren Zeitraum als seine Bauzeit. Diese machte nur eine Hälfte des Modelljahres 1989 aus und brachte 2.274 Exemplare hervor – manche Gelehrte von eigenen Gnaden mögen dies bestreiten, aber sei's drum! Während im Frühjahr 1982 der Stern des ersten Porsche 911 Cabriolets (noch auf SC-Basis) am automobilen Firmament zu erstrahlen begann, kam die Studie einer vereinfachten Version, eines Speedster, erst einmal unter Verschluss. Was war geschehen? Ende 1980 häuften sich Nachfragen aus den Vereinigten Staaten, die eine Schnittmenge aus 911 SC und 356 Speedster naheliegend erscheinen ließen. Der im Herbst 1954 in den US-Markt eingeführte Urtyp war das Leitmotiv vieler Puristen geblieben. Ihnen war der 911 im Laufe der Jahre zu luxuriös, zu opulent geworden. Sie wünschten sich eine auf das Wesentliche reduzierte Elfer-Variante. Eine erste Studie konnte nur auf Grundlage des 911 SC 3.0 Cabriolets entstehen, dessen Serienfertigung musste erst einmal anlaufen. Es wurde September 1982, ehe in der Designabteilung ein 1:1-Modell aus dem Werkstoff Plastilin Formen annahm. Sechs Wochen später war der als „Bott-Speedster“ bekannt gewordene Prototyp fertiggestellt und in Rot lackiert. Es handelte sich um eine von

---

Der überwiegende Teil kam im 1.775 Millimeter breiten Turbo-Look zu den Kunden: Ein halbes Jahr musste genügen, um 2.103 911 Speedster zu produzieren.

---



Porsche 356 A Speedster im Modelljahr 1956: Der Triebwerkstyp 616/1 (60 PS) war mit 2.581 Einheiten der am weitesten verbreitete.



gesetzlichen Vorschriften und Zugeständnissen an die Alltagstauglichkeit weitgehend unbelastete Reminiszenz an die „Speed“- und-“Roadster“-Herrlichkeit der fünfziger Jahre. Mit ihren Aluminium-Schmiederädern sah sie umwerfend gut aus, die Hommage an den Speedster-Urahn. Ihre um fünf Grad stärker nach hinten geneigte Frontscheibe verzichtete auf einen Scheibenwischer und auch auf ein Verdeck – der erste Ansatz fokussierte sich auf Sammler und Kunden in Schönwetterländern. Statt Rücksitzen besaß der Erlkönig eine in roter Wagenfarbe lackierte Abdeckung mit nur einer Hutze hinter dem Fahrersitz. Die um das Cockpit herum gezogenen Scheiben waren kaum mehr als eine Handbreit hoch, bei Geschwindigkeiten über 50 km/h ließen sie es ratsam erscheinen, einen Vollvisierhelm aufzusetzen. Es handelte sich letztlich um kein ernsthaftes Vorserien-Exemplar, sondern um ein radikales Denkmodell. Doch im Hintergrund zeichnete sich der 25. Geburtstag des Porsche 911 ab, 1988 stand sein Jubiläum ins Haus. Der Ausblick in die Zukunft sollte dem Typ 964 überlassen sein, einer zu 85 Prozent aus Neuteilen bestehenden Evolution des G-Modells. Es fiel der unternehmensinterne Beschluss, mit dem Speedster bis zur Markteinführung der Generation 964 abzuwarten, um ihn dann – auf den moderneren technischen Grundlagen beruhend – frühestens 1988 einzuführen. Zum Schutz vor Indiskretionen nahm Professor Helmuth Bott, der Vorstand für Forschung und Entwicklung von 1979 bis 1988, die Speedster-Studie in seine persönliche Obhut. Er versteckte sie in Weissach in Garage Nummer 26.

Damit war die Angelegenheit noch lange nicht vom Tisch. Den Befürwortern eines vorgezogenen Erscheinungstermins spielte das für Porsche tragende USA-Geschäft in die Karten. Es gestaltete sich rückläufig, bedingt durch die Dollar-Krise. Ein Speedster, in den Vereinigten Staaten nachgefragt, konnte den Absatz wieder etwas beleben. Und so erteilte Helmuth Bott am 23. Juni 1986 den Vorentwicklungsauftrag. Für die nächsten drei Monate durchleuchteten Juristen und Ingenieure alle relevanten Sicherheitsaspekte. Der 7. Oktober 1986 sollte schließlich der Tag der Entscheidung sein. Tatsächlich erteilte der Vorstand einen Entwicklungsauftrag, und anlässlich der IAA 1987 in der Frankfurter Messe feierte der 911 Speedster in „Perlmutterweiss“ und mit schmaler Karosserie seine Premiere. Geizte schon das 911 SC Cabriolet nicht mit Reizen, so präsentierte sich die noch offenere

Bis heute eine offene Versuchung: Porsche 356 A Speedster im Modelljahr 1957.

Fahrmaschine kompromissloser, beginnend mit der um acht Zentimeter gekürzten und um fünf Grad stärker nach hinten geneigten Windschutzscheibe, die abgeschraubt werden und durch eine noch kleinere Scheibe ersetzt werden konnte. Die Rücksitze fehlten vollständig, das Notverdeck verbarg sich unter einer markanten Abdeckung aus Glasfaser-verstärktem Kunststoff mit einer Doppelhutze. Kurbelfenster traten an die Stelle der ursprünglich vorgesehenen Steckscheiben. Der Erfolg ließ nicht lange auf sich warten. Die Kaufinteressenten kamen in Scharen, es war die Epoche der Elite-Sportwagen und der Spekulanten. Obendrein ließ Porsche im Sommer 1989 die Produktionsanlagen des Reutter-Karosseriewerks demontieren, auf denen ab 1984 der 911 Carrera 3.2 vom Band gelaufen war. Ein halbes Modelljahr musste genügen, um 2.103 911 Speedster zu produzieren. Der überwiegende Teil kam im 1.775 Millimeter breiten Look des 930 turbo zur Auslieferung. Lediglich 171 Fahrzeuge waren mit 1.652 Millimetern schmaler gehalten und mit 1.210 Kilogramm leichter.

Im Oktober 1992 zeigte sich die dritte Speedster-Generation der Öffentlichkeit, der Typ 964 bildete nun die Grundlage. Kostete der 911 Speedster, noch auf dem scheidenden G-Modell basierend, im Modelljahr 1989 mit 110.000 D-Mark Neupreis rund 20.000 D-Mark mehr als das Cabriolet, waren für den Nachfolger mit 131.500 D-Mark rund 10.000 D-Mark weniger zu zahlen als für einen 964er mit Stoffverdeck. Porsche besann sich der alten Tugenden: Schon in den fünfziger Jahren waren die puristischen 356 Speedster um einiges preisgünstiger

New York 1954: Ausstellungsräume der Hoffman Motor Car Co. in der Park Avenue.



als Modelle mit reichhaltigerer und damit aufwändigerer Ausstattung. Allzu puristisch war der 911 Speedster der Generation 964 allerdings nicht mehr. Er besaß keine Rücksitze, und der Fahrer musste das Verdeck wie beim Vorgänger noch per Hand bedienen. Aber das Auf- und Zuklappen ging deutlich einfacher vonstatten – ohne malträtierte Finger. Wassertropfen verirrteten sich nur bei Windstärke zehn ins Wageninnere, und die Fenster surrten auf Knopfdruck elektrisch herauf und wieder herunter. Die Standard-Karosserie war von der Serienversion des schmalen 964 Cabriolet abgeleitet worden, ganze vier Exemplare mit den breiteren Kotflügeln des Porsche 911 turbo II (Typ 964) durfte die werksinterne Reparaturabteilung laut Gustav Büsing und Jürgen Barth verwirklichen. Die veränderte Modellpolitik ließ Veredler wie TechArt, vor denen Professor Helmuth Bott die Studie so sorgsam verborgen hatte, aktiv werden. Sie brachten Umbaukits in turbo-Proportionen, aber nicht im authentischen turbo-Look, auf den Markt. Weitere Zeichen eines Paradigmenwechsels bei Porsche: Auf Wunsch konnte die dritte Speedster-Generation mit der Tiptronic-Schaltung bestellt werden. Das Demontieren der Windschutzscheibe war nicht mehr möglich. Der Fahrkomfort rückte in den Vordergrund. Mit 521 plus 409 Exemplaren, was in Summe 930 Exemplare ergab, blieb der neue Speedster exklusiver als der kernigere Ableger des G-Modells. Wuchtiger, mit schwarzen Kunststoffteilen und ausgestellten Kotflügeln war der erste 911 Speedster dahergekommen. Die äußeren Abmessungen mögen annähernd gleich gewesen sein, der 964 büßte aufgrund seiner hohen Flanke an Ausstrahlungskraft ein – im unmittelbaren Vergleich trat er

Erster Amerika-Importeur: Max Hoffman, ein gebürtiger Österreicher, im Glöckler-Porsche (1951).



diskreter auf, während der Dreizweier mit seinen Reizen in die Offensive gegangen war. Kompensieren konnte das Derivat des 964ers beim Interieur, die Profilschalensitze und Türschlaufen entstammten dem Carrera RS. Der designierte Nachfolger, diesmal vom Typ 993 ausgehend, durfte niemals Serienreife erlangen. Trotzdem wird er mit zwei Einheiten in der Ahnengalerie geführt. Der eine entstand im Porsche-Werk mit Tiptronic-S-Schaltung und 17-Zoll-Rädern als ein Geschenk zu Ferdinand Alexander „Butzi“ Porsches 60. Geburtstag am 11. Dezember 1995. Den zweiten erhielt der US-Fernsehstar Jerry Seinfeld 1998. Im Gegensatz zu „Butzis“ Einzelstück ist „Porsche Exclusive“ als Hersteller dokumentiert worden, und auch die Ausstattung unterscheidet sich markant. 18-Zoll-Räder, ein manuell geschaltetes Sechsgang-Getriebe und die Proportionen des 993 biturbo dienten als Vorlagen diverser Nachbauten, die fast immer aus dem 911 (964) Cabriolet heraus entstanden. Am 30. September 2010 schließlich enthüllte Matthias Müller, der Vorstandsvorsitzende der Porsche AG, anlässlich des Pariser Automobilsalons den offiziell vierten Speedster der Unternehmenshistorie. Für den damals 57-Jährigen fielen die Weltpremiere und seine eigene Amtsübernahme zusammen. Eins stand zu diesem Zeitpunkt bereits fest: Der dritte 911 mit extraflacher

Frontscheibe würde mit der geringsten aller Stückzahlen ins Rennen gehen: Nur 356 Fahrzeuge weckten Begehrlichkeiten, und mit der kommenden „Downsizing“-Motorgeneration im Porsche 911 in Sichtweite ist dieser Effekt mehr denn je zu erwarten. Dabei waren 201.682 Euro vor fünf Jahren bereits ein respektable Einstandspreis. Schon bald, darin sind die seriösen Sammler und Investoren sich einig, wird dieser Marktwert auch für einen der 930 (manche sagen: 925) 911 Speedster der Generation 964 gelten. Realistische Angebote liegen bei 180.000 Euro. Dies bestätigt auch Ronny Pannhorst. Der Bielefelder Sportwagen-Fachhändler ist von einer weiteren Wertsteigerung überzeugt, bis die 200.000-Euro-Schallgrenze erreicht sein wird. Der Kaufmann berichtet, im ersten Halbjahr 2015 sei ein Zuwachs von bis zu 20.000 Euro zu beobachten gewesen – folgerichtig dürfte in absehbarer Zeit der nächste Schwellenwert überschritten werden. Sein Fazit: Der Speedster ist ein automobiles Kulturgut von höchstem Rang – und eine Empfehlung an alle, die auf der Suche nach einem RS möglicherweise resigniert haben.

werk1.16 words: carsten krome

werk1.16 pics: historisches archiv der porsche ag

**ELYSEE**  
  
 SEIT 1960  
 DÜSSELDORF / GERMANY

# RALLYTIMER I

lumineszierendes Zifferblatt



genaue Zeitangabe 1/20 Sekunde



Countdown Lünette für GLP's

- hochwertiges Gehäuse aus 316L-Edelstahl
- saphirbeschichtetes, entspiegeltes Glas
- Drücker auf 12h für optimale Zeitnahme
- 10 ATM Wasserdicht

ab Euro 325,-

