

Invest-Tipp

996 Turbo

Tuning

968 CS Strosek

Sport-Schau

25 Jahre Carrera Cup

Fahrbericht

Macan Turbo

SUPERSPORTWAGEN

Ruf CTR3 + CTR3 Clubsport



911 T Targa

Auferstanden aus Ruinen

Glöckler-Porsche

Exoten aus Frankfurt

Porsche Sports Cup 2015

Es geht wieder rund



S. 78

Der Glöckler-Porsche aus Frankfurt gilt als Blaupause des berühmten 550 Spyder. Nur sechs wurden gebaut, der letzte war ein Coupé.

S. 14

777 PS, Twinturbo und das Aussehen eines Prototypen. Der Ruf CTR3 Clubsport sieht aus wie ein Auto, das auf dem Weg nach Le Mans in den Straßenverkehr abgebogen ist.



S. 50

Auto und Overall passen noch. Zum 25. Jubiläum des Carrera Cup trifft Roland Asch sein Siegerauto von 1991 wieder. Wir blicken zurück auf ein Vierteljahrhundert Markenpokal.



S. 36

Der Weg war lang und rostig. Sechs Jahre lang dauerte die Restaurierung eines 911 T Targa von 1970. Am Ende stand die Erfüllung eines Traums, der auch nach 25 Jahren nicht an Glanz verloren hat.



S. 10

Endlich ist er da, der GT3 des kleinen Mannes. Mit dem Cayman GT4 hebt Porsche erstmalig eine rundstreckentaugliche Version des Mittelmotorsportlers ins Programm.

MASCHINEN

Made by Porsche

10 **Frischer Wind** – Cayman GT4

Titelstory

14 **Sturm und Drang** – Ruf CTR3 + CTR3 Clubsport

Restaurierung

36 **Hart aber herzlich** – 911 T Targa

Report

78 **Sechs Wichtige** – Glöckler-Porsche

SERVICE

Reise

21 **PORSCHE FAHRER-Leserreise** – ins Hotel Ritter Durbach

Service

22 **Jung und alt** – Porsche Classic Partner

Invest-Tipp

34 **Der Nächste, bitte!** – 996 Turbo

Kaufberatung

60 **Entdeckung der Langsamkeit** – Porsche Diesel

TEST

Fahrbericht

28 **Toll, teuer, Turbo** – Macan Turbo

PORSCHE FAHRER-Leistungstest

74 **Zwei mal vier** – 944 Turbo mit 220 und 211 PS

Testfahrt

86 **Eine Frage der Lage** – Mittel- oder Heckmotor

MENSCHEN + MOTOREN

Porträt

44 **Einer der ersten** – Rennmechaniker Egon Alber

Sport-Schau

50 **Pokal-Ausgabe** – 964 Carrera Cup

Motorsport Aktuell

56 **Es geht wieder rund** – Porsche Sports Cup 2015

Tuning

68 **Super Nova** – 968 CS Strosek

RUBRIKEN

4 **Leserbriefe**

6 **News**

89 **Literatur**

90 **Porsche Markt**

96 **Vorschau/Impressum**

DER NÄCHSTE, BITTE!

PORSCHE 996 TURBO

Lassen Sie uns über Geld reden! Ein guter 996 Turbo im Teenager-Alter kostet so viel wie ein neuer VW Sharan Highline. Wer jetzt noch überlegt, welches Auto das richtige ist, sollte weiterblättern.

Es ist immer das gleiche: Die Wiederentdeckung einer Baureihe verläuft von oben nach unten, von den Teuren, Schönen und Schnellen bis runter zur Basis, Stufe für Stufe. So verhält es sich auch mit dem 911 Turbo vom Typ 996, der langsam, still und leise in den Fokus der Sammler rückt.

Das aufgeladene Topmodell der ersten wassergekühlten 911-Familie kam im Januar 2000 auf den Markt und hob sich deutlich ab von der Verwandtschaft mit Saugmotor: Bi-Xenon-Scheinwerfer, 18-Zoll-Hohlspeichenräder, Allradantrieb und Sechsgangschaltgetriebe waren beim neuen 911 Turbo serienmäßig. Neu war die Tiptronic S: Als erster 911 Turbo war der 996 mit Automatik lieferbar.

Der Biturbo-Motor des 996 entsprach mit 420 PS in der Leistung dem Triebwerk des vorherigen 993 GT 2. Ab November 2001 gab es auf Wunsch eine Werksleistungs-

steigerung auf 450 PS bei 5700/min. Im Gegensatz zu den komplett neu entwickelten Boxermotoren mit Wasserkühlung basierte der Turbo-Motor auf dem Kurbelgehäuse der Generation 964 und besaß eine Trockensumpfschmierung mit separatem Öltank. 2003 ergänzte das Turbo Cabrio die 911-Modellfamilie, das erste aufgeladene Cabrio seit Auslaufen des Ur-Modells im Jahr 1989. Ab Werk gab es das Cabrio mit 420 oder mit 450 PS. Das letzte Angebot der Baureihe erschien im Mai 2004 in Form des 911 Turbo S und Turbo S Cabriolet mit serienmäßigen 450 PS. 142.248 Euro kostete das Coupé, 152.224 die offene Version des Turbo S – lang ist's her.

Als Aushängeschild der Elfer-Baureihe nahm der 996 Turbo, ähnlich wie die Supersportler GT 3 und GT 2, immer eine Sonderrolle in der Wahrnehmung der Kundschaft ein, aber auch die Spitzenmodelle durchschritten ein Tal der Tränen, dessen Sohle in der Regel im Alter zwischen 15 und 20 Jahren erreicht wird.

Das drückt sich in Preisen aus. Mit 37.500 (Baujahr 2000-02) oder 43.700 Euro (2002-05) notiert laut Classic Data heute ein 996

Turbo mit 420 PS, die gleich starke Cabrio-Version kostet mit 44.200 Euro im Zustand 2 kaum mehr. Billiger, da sind sich Porsche-Experten einig, wird der 996 Turbo nicht mehr werden.

Porsche-Liebhaber möchten noch nicht öffentlich darüber reden, aber die besten Autos stehen bereits in den Garagen neben ihren luftgekühlten Vorgängern; der Run auf gute Autos hat begonnen. Die Händlerschaft hat den Trend als erste aufgespürt, hier zeigen die Preise bereits wieder nach oben, während bei Verkäufen von Privat an Privat noch keine Bewegung zu erkennen ist. In beiden Fällen gilt: Ein Reparaturstau verursacht immense Kosten, im Falle eines Kaufs ist die Wartungshistorie wichtiger als die Laufleistung.

Tipp: Jetzt den besten 996 Turbo kaufen, der im Bereich des finanziell Möglichen liegt, wegstellen und warten. Die zweite große Karriere hat gerade erst begonnen. ■

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Porsche

Längst haben Porsche-Liebhaber damit begonnen, die besten Stücke für die eigene Sammlung zu sichern.

