61711 Österreich € 5,00 · Schweiz sfr 9,00 · BeNeLux € 5,30 · Spanien € 5,70 · Italien € 5,70 · Griechenland € 5,70 · Finnland € 5,70 · Portugal (cont.) € 5,70 · Frankreich € 5,30 · Norwegen nok 62,00 · Slowakei € 6,80

PORSCHE SCENE LIVE

03-04/2015 Unabhängiges Magazin für die Porsche-Community März - April 2015 · Deutschland · € 4,30

Green Card

WTL-Umbau: 1991er 964 Cabriolet



V8-Alternative
928 S4 (1987)

Einsteigermodell
Vom 912 zum 912E

Under Pressure
944 Turbo (1986)

WWW.PORSCHE-SCENE.DE
04
4 195955 704304

6


14


32

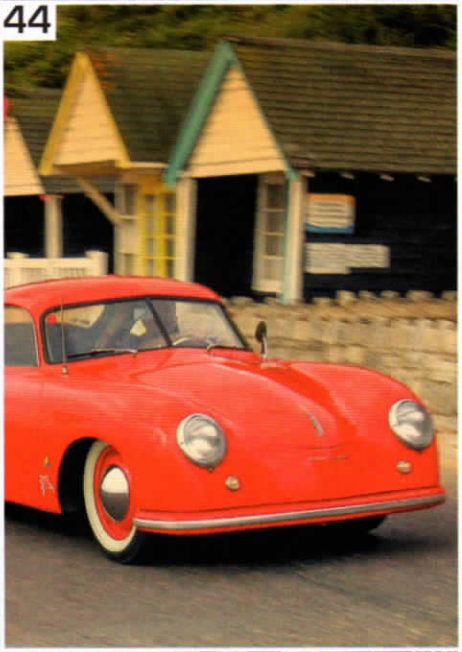

42


54


62







CONTENT / INHALT

PORSCHE SCENE STORIES // REPORTAGEN

Green Card 6
Freifahrtschein für die Spaß-Zone: 1991er 911 Carrera 2 Cabriolet

Eine ganz andere Nummer 14
... oder: Mein Weg zum Porsche 928!

Keine halben Sachen 22
Lightspeed Classic #4 läuft: 1991er 964 Carrera 2 Coupé

Voll auf die Ohren 32
Dieser Sportler klingt doppelt kernig: 2013er Boxster S

Alles zu seiner Zeit! 44
Der lange Weg zum Traum-Porsche: 1951er 356 Coupé

Under Pressure 54
Ein Leben ohne Turbo ist möglich, aber sinnlos: 1986er 944 Turbo

12 nach 9 62
Des Elfers kleiner Bruder wird 50!

Opération blanche 78
Mehr RSR für weniger Bares: 1993er 911 (964) turbo

TUNINGSHOP // PROJEKTE DER VEREDLER-SZENE

Rekordverdächtig 42
PP-911 von PP-Performance

Tiger im Schafspelz 69
2M-Designs kleidet den Macan ein

NEWSROOM // NACHRICHTENZENTRALE

Neuigkeiten aus Zuffenhausen, Leipzig und Umgebung 12, 76

CLUBS & EVENTS // DIE HOTSPOTS DER SZENE

Racer's Edge - Professional MotorSport World Expo 2014 29

Südtirol erobern - Ausfahrt des Porsche Club Unterfranken 38

Nord-Süd-Achse - Bremen Classic Motorshow 2015 93

MOTORSPORT // SCHNELLE RUNDEN & GROSSE ERFOLGE

Porsche im internationalen Motorsport 51, 72

BASICS // SERVICE, LESERAKTIONEN, RUBRIKEN

Timetable // Tipps & Termine 61

Marketplace // Motormarkt 83

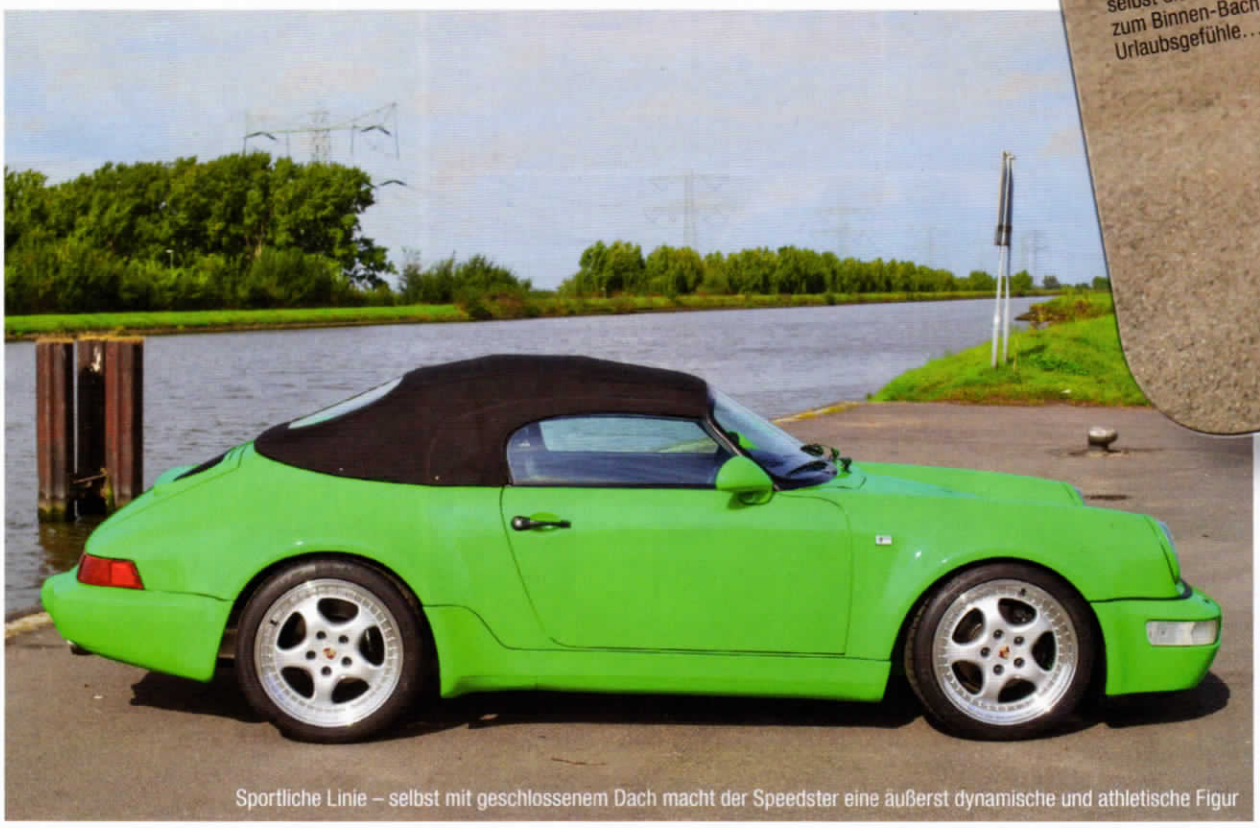
Preview // Ausblick, Impressum 98

Wunsch und Wirklichkeit liegen oftmals unglaublich weit auseinander. Zum Beispiel, wenn das Herz von einem 964 Speedster in Signalgrün mit Werks-Turbolook schwärmt und der Verstand sagt "Hat es so nie gegeben!" oder "wäre ohnehin viel zu teuer!" Mit derart nüchternen Aussagen seiner inneren Stimme wollte sich Olav Gelissen nicht zufrieden geben. Konsequenz: Er baute sich seinen Traum-Speedster kurzerhand selbst -auf Basis eines 964 Cabriolets und ausschließlich mit Originalteilen.

Das Problem mit kulinarischen Genüssen in Sternerestaurants sind in der Regel die dafür aufgerufenen Preise. Dabei gilt: Je erlesener die Zutaten, desto höher die Rechnung am Ende des Abends. Überträgt man diese Erfahrung auf die Autowelt, werden schnell Parallelen zum Young- und Oldtimermarkt deutlich. Seltene Modelle, nach Möglichkeit in ausgefallenen Farb- und Ausstattungskombinationen, stehen hoch im Kurs. Und fallen damit oftmals aus dem Preisraster von "Otto Normalverbraucher". Ein treffendes Beispiel für diese Auto-Gattung ist der Porsche 964 Speedster. Kennern der Marke dürfte dieser Name unvermittelt ein breites Grinsen ins Gesicht legen. Was begründet ist, da der Name "Speedster" eine lange und illustre Geschichte im Hause Porsche hat. Den ersten gab es bereits auf Basis des 356. Später folgten Speedster auf Basis des G-Modells (1989) sowie die Speedster-Variante des 964 (1993 bzw. Modelljahr 1994). "Die ist mein Favorit!", schwärmt Olav Gelissen. Der Porsche-Fan und -Techniker aus den Niederlanden hat einen Hang zu exotischen Porsche-Modellen.
"Leider ist diese Vorliebe in der Regel teuer und angesichts der heutigen Preise für Young- und Oldtimer nicht immer erschwinglich", stellt Gelissen fest. Was nicht bedeuten soll, dass Olav seine Träume abschreibt. Im Gegenteil: Dank zwei fähiger Hände und eines schlagkräftigen Teams, mit dem er schon so manches äußerst spannende Projekt realisieren konnte, entstand unlängst ein 964 Speedster der besonderen Art – mit Werks-Turbolook-Karosserie und signalgrünem Lack.
Die seltene Farbe ist der erste treffsichere Eyecatcher des Gelissenschen Speedsters. Nummer zwei sind die aufregenden Formen dieses Autos. "Der Speedster unterscheidet sich deutlich vom normalen Elfer-Cabriolet", charakterisiert Olav, "dabei entdeckt man auf den ersten Blick eigentlich nur drei Unterschiede zum Elfer-Cabrio: die kurze und stark geneigte Windschutzscheibe, verkürzte Seitenscheiben und ein zeltähnliches, äußerst knapp geschnittenes Verdeck, dass bei offenem Dach unter einer höckerartigen Gfk-Persenning verschwindet."



Tag am Meer – hinter dem Lenkrad von Olav Gelissens Speedster weckt selbst die Fahrt zum Binnen-Bach Urlaubsgefühle…



Sportliche Linie – selbst mit geschlossenem Dach macht der Speedster eine äußerst dynamische und athletische Figur

Freifahrtschein für die Spaß-Zone – 1991er 911 Carrera 2 Cabriolet

Green Card

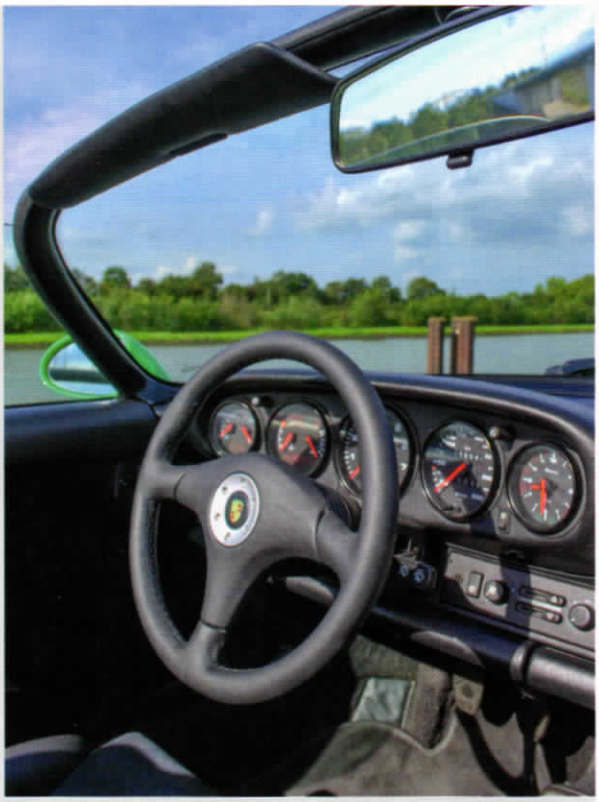


Platt wie eine Flunder – dank eines revidierten Sportfahrwerks duckt sich der Gelissen-Speedster noch tiefer auf dem Asphalt

Erkennungsmerkmal Nummer vier an Olav Gelissens Speedster ist dessen knackige Kehrseite im Werks-Turbolook. "Neben der ohnehin seltenen Speedster-Karosserie auf 964-Basis entstand nur eine Handvoll Speedster im Werks-Turbolook", weiß Gelissen aus zuverlässiger Quelle, "sieben an der Zahl sollen es sein. Sie zählen zu den seltensten und begehrtesten Porsche, die es heute gibt!" Die Magie des Speedsters ergibt sich laut Gelissen übrigens nicht aus dessen hohem Wert oder seiner Seltenheit. "Es ist die Kombination aus verhältnismäßig geringem Gewicht, aufregendem Design und einem 250 PS starken, luftgekühlten 3,6-Liter-Boxermotor im Heck", begründet er, "diese Mischung macht süchtig. Vor allem dann, wenn einem der Wind um die Nase weht, der Rücken beim Beschleunigen nachhaltig in die Polster gedrückt wird und die Ohren eine Massage vom Sound des Boxermotors erhalten."

Dass Gelissens Speedster-Replik ursprünglich ein 911 (964) Carrera 2 Cabriolet war, beeinträchtigt übrigens weder den Fahrspaß noch die Authentizität seines Projekts. "Warum auch", merkt Olav augenzwinkernd an, "das Original basiert ja ebenfalls auf dem C2 Cabriolet."

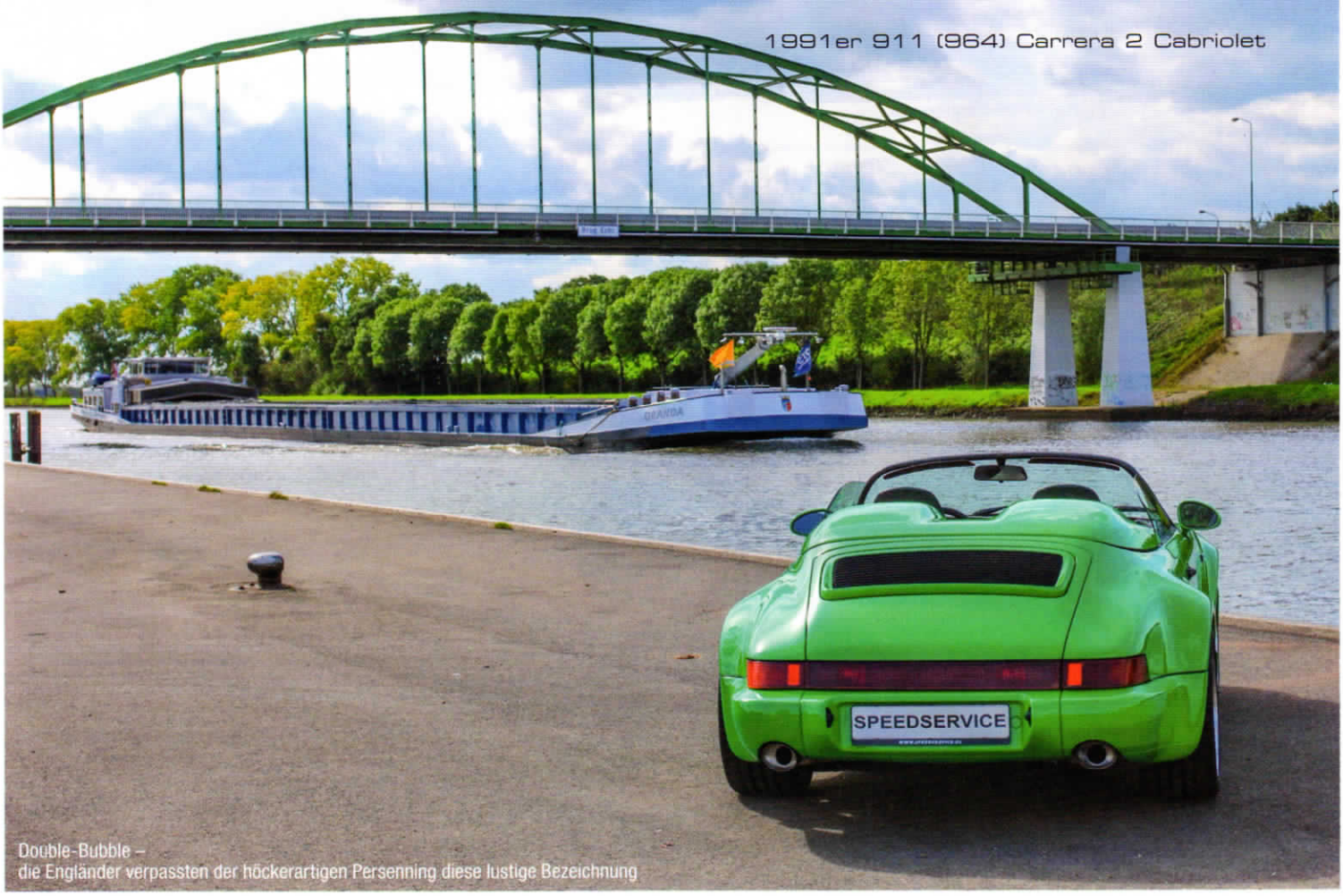
Hinzu kommt, dass Olav Gelissen den Umbau seines Speedsters ausschließlich mit Porsche-Originalteilen realisiert hat. "Das kostete zwar ein wenig mehr", holt er aus, "dafür passten die Teile aber auch problemlos, was den Umbau enorm vereinfacht hat." Ein Spaziergang dürfte die Metamorphose vom Standard-Cabriolet zum rassigen Speedster dennoch nicht gewesen sein. Stichwort "Werks-Turbolook": Während die Umrüstungen von Front- und Seitenscheiben, Verdeck nebst Mechanismus und "Double-Bubble-Abdeckung" sowie des Interieurs kaum Eingriffe an der Karosserie erforderten, ging es für das turbobreite Heck doch ans Eingemachte.



Das Dreispeichen-Lenkrad und die schwarzen Türschlaufen fügte Gelissen nach seinem Geschmack hinzu



Nein, es ist nicht die Perspektive – extrem flach stehende Windschutzscheibe als Speedster-Markenzeichen



Double-Bubble –
die Engländer verpassten der höckerartigen Persenning diese lustige Bezeichnung

"Der knackige Hintern des Speedsters bedeutete Fleißarbeit", bestätigt Olav, "schließlich sollte man nach dem Umbau keine Unterschiede zum Original erkennen!" Diesem Anspruch wird Olavs Speedster ohne Einschränkung gerecht. Wenngleich der leuchtend grüne Bolide in den Radhäusern ein wenig von der Vorgabe des Originals abweicht. "Ach, die Felgen", greift er schmunzelnd auf, "stimmt: Werkseitig wären - mit Ausnahme des schwarzen 964 Speedster - Cup-1-Felgen in Wagenfarbe verbaut. Aber mal ehrlich: Grüne Cup-1-Räder hätten hier auf diesem Auto nicht ausgesehen. Ferner wollte ich die Radhäuser etwas mehr ausfüllen. Daher habe ich mich für einen Satz Speedline-Replika-Felgen der Dimensionen 8 und 10 x 18 Zoll mit Michelin-Sportreifen in 225/40 und 265/35ZR18 entschieden."

In Kombination mit einem H&R-Fahrwerk nebst Bilstein-Stoßdämpfern stehen die dreiteiligen Speedline-Rundlinge dem Porsche in der Tat sehr gut. Was man natürlich auch vom revidierten Interieur des Porsche behaupten kann. "Hier habe ich mich dann auch wieder ans Protokoll gehalten", feixt Olav, "zumindest überwiegend. Die RS-Schalensitze mit lackierten Rückseiten und die RS-Türpaneele entsprechen 1:1 dem Vorbild. Lediglich die nicht in Wagenfarbe gewebten Türschlaufen und das Dreispeichen-Sportlenkrad habe ich nach meinem Geschmack geändert."

Was kein Nachteil ist, wie ein Blick unter die Motorhaube des Gelissen-Speedster beweist. Während Olav den 250 PS starken Boxermotor im ursprünglichen Zustand beließ, sorgte er für einen gelungenen Farbakzent in Form eines signalgrün lackierten Lüfter-Rades. "Die Idee kam mir während der Motorrevision des Autos", verrät Gelissen, "nachdem der Wagen zwecks Umbau der Heckpartie zerlegt war, ist die Maschine ebenfalls ausgebaut und auf einen neuwertigen Stand gebracht worden. Da das Lüfter-Rad hierfür ohnehin demontiert worden ist, bot es sich an, einen kleinen farblichen Kontrastpunkt zum ansonsten schwarzen Motorraum zu schaffen."

Kleines Upgrade – anstelle der Speedster-typischen Cup-1-Räder montierte Olav vier Speedline-18-Zöller



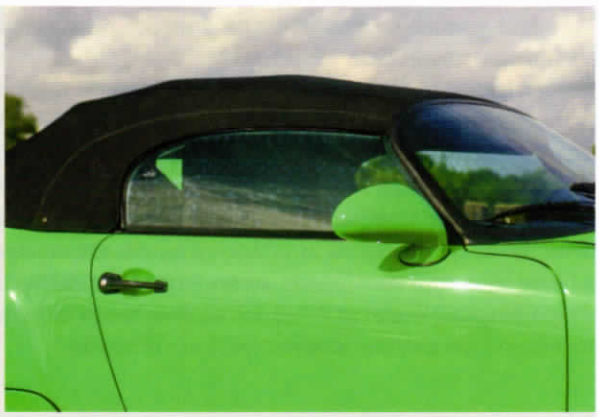
Seltene Originale – zwei der wenigen existierenden 964 Speedster …

... bei einem Porsche-Treffen in Stuttgart



(Fast) wie das Original – die RS-Schalen mit lackierten Rückseiten und die RS-Türtafeln folgen dem Speedster-Vorbild





Kapuze hoch – das manuell zu betätigende Stoffdach soll deutlich besser sein, als das des Vorgängers von 1989 (G-Modell)

Das Stichwort "farblicher Kontrastpunkt" passt. Und zwar nicht nur zum Motorraum, sondern genau genommen zum kompletten Gelissen-Auto. Wo Olav mit seiner signalgrünen Speedster-Replik auftaucht, sind er und der Porsche schnell von Schaulustigen umringt. Der Grund hierfür ist denkbar einfach: Zum einen fällt der leuchtende Lack des Speedsters im heutigen Meer von schwarzen, grauen oder silbernen Autos sofort ins Auge. Auf der anderen Seite ist der 964 bereits heute ein Klassiker, den man nicht alle Tage zu sehen bekommt. Olav umreißt die Charaktereigenschaften seines Werks ein wenig amüsanter: "Für mich ist der Speedster die Green Card in die Spaß-Zone 964!"

Text: Marc Timmer
Fotos: Frank van Caesbrock



Farblicher Akzent im Maschinenraum – im Rahmen der Motorrevision ließ Olav das Lüfter-Rad signalgrün lackieren

TECH-SPECS (Halterangaben, abgeglichen mit Herstellerangaben) Typ: 1991er 911 (964) Carrera 2 Cabriolet

Karosserie: Stahlblech, selbsttragend, Front und Heck aus Kunststoff, Türen, Kotflügel und Hauben aus Aluminium, Coupé, elektrisches Schiebedach
Lackierung: Felsengrünmetallic (699 / F3)
Fahrgestellnummer: WPOZZZ92ZJS840623
Interieur: olivgrüne Porsche-Raffledererausstattung, Sitzheizung, Blaupunkt-Radio SQR 46, Lautsprecherklangpaket (insgesamt zehn Lautsprecher), Alarmanlage
Motor: wassergekühlter V-Achtzylinder, vier Ventile pro Zylinder, zwei obenliegende Nockenwellen (DOHC) je Zylinderbank, Antrieb über Zahnriemen
Hubraum: 4957 ccm
Bohrung: 100 mm
Hub: 78,9 mm
Verdichtung: 10,0: 1
Motorleistung: 320 PS
Kraftübertragung: 5-Gang-Getriebe (wahlweise 4-Gang-Automatik, ab 1989 ausschließlich 4-Gang-Automatik, ab 1990 mit elektronisch geregeltem Sperrdifferential), Heckantrieb
Radaufhängungen (vorne): Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, Stabilisator, Schraubenfedern, hydraulische Teleskopstoßdämpfer
Radaufhängungen (hinten): Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, Stabilisator, spurstabilisierende untere Querlenkerlagerung („Weissach-Achse"), Schraubenfedern, hydraulische Teleskopstoßdämpfer
Bremssystem: hydraulisch betätigtes Zweikreis-Sicherheitssystem, Stahlscheibenbremsen rundum (innenbelüftet), ABS (ab 1986)
Räder: Speedline, 8 und 10 x 18 (v/h)
Reifen: Sportreifen, 235/40ZR18 und 265/35ZR18 (v/h)
Höchstgeschwindigkeit: 270 km/h (Automatik 265 km/h)
Beschleunigung 0-100 km/h: 5,9 s
Leergewicht: 1580 kg (Automatik 1.600 kg)