

# FREUNDE AM FAHREN

*Nach dem Auto kommt das Fahren.  
Wer in der Manufaktur 964 den Elfer  
fürs und zum Leben gefunden hat,  
mit dem geht Michael Gerischer auf  
Tour und begleitet ihn bis auf die  
Rennstrecke. Natürlich auf eigener  
Achse und selbstverständlich im 911.*

Text Jan-Henrik Muehe // Fotos David zu Elfe



Schon die Anreise als Genuss: Michael Gerischer von der Manufaktur 964 findet immer wieder spannende Routen.

**N**ach dem Rennen ist vor dem Rennen. Die Streckenführung steht, die Roadbooks liegen bereit. Von Gau-Algesheim nahe Mainz nach Ronda in der spanischen Provinz Málaga sind es rund 2300 Kilometer, eine Fahrt laut Routenplaner von etwas mehr als 21 Stunden. Aber so eilig ist es gar nicht, schnell wird es auf dem Circuito Ascari vor Ort sowieso werden. Schon die mehrtägige Anreise über bewusst gewählte Umwege, über gewundene, schön gelegene Straßen ist Teil des Programms – ein 964 ist zum Fahren, nicht zum Ankommen da. Der Event-Teil des Geschäfts, wie Michael Gerischer die geführten Ausflüge über ausgewählte Strecken und die Fahrertrainings auf der Piste nennt, gehört bei der Manufaktur 964 zum Programm: »Eigentlich sind wir eher auf der Suche nach neuen Mitgliedern für unsere 964-Familie.« Überschaubar und vertraut soll es bleiben, wo Business und Privates ineinander übergehen.

In der Manufaktur 964 haben Michael Gerischer und Geschäftspartner Jochen Dronia, technischer Leiter mit Erfahrung im Rennsport, eine 911-Generation im Fokus, die lange im Schatten des klassischen Elfers der G-Serie und des modernen, letzten luftgekühlten 911 der Generation 993 stand und erst in den letzten zehn Jahren deutlich an Popularität zugelegt hat. Als gefühltes Interimsmodell, das zwischen Tradition und Moderne lag, war und ist der zwischen 1988 und 1994 gebaute 964 stets ein Auto für Überzeugungstäter und Liebhaber.

Technik-Workshops helfen beim Verstehen des eigenen Autos (OCTANE #58). Für ihre Kunden finden Gerischer und Dronia auf Wunsch das richtige Auto, reparieren und restaurieren es, bauen bei Bedarf sogar einen 964 nach individuellen Wünschen. »Und wenn er fertig ist, geht es damit auf Tour oder zu Trackdays. Auch wenn es mal kalt ist und in den Bergen noch Schnee liegt – ein 964 hält das aus und unsere Autos sind sowieso immer und unbedingt alltagstauglich. Der Anspruch ist, dass die Fahrzeuge funktionieren.«

Jesper aus Kopenhagen, erst Kunde, jetzt Teil der kleinen Manufaktur-Community, sei mit seinem 964 Carrera 4 in den letzten zwei Jahren 50.000 Kilometer im Alltag gefahren, sagt Gerischer. Dessen eigener Weg zum 964 führte über 964 Cabrio und Turbo bis zur Rennstrecke. »1995



Auf dem Circuito Ascari darf sich die 964-Familie mal so richtig austoben – zum Spaß, nicht gegen die Uhr.





Die Manufaktur 964 sorgt für die perfekte Vorbereitung der 911er auf den großen Rennntag. Auch vor Ort wird auf jedes Detail geachtet, damit vom Start bis ins Ziel alles passt.



»Einfach runter nach Spanien zu fliegen und dort auf die Strecke zu gehen, fanden wir langweilig. Und so haben wir beschlossen: Wir fahren auf eigener Achse.«

war ich das erste Mal mit meinem Turbo auf der Piste – und musste feststellen, dass ich nicht besonders gut war«, sagt Gerischer. Danach habe er Fahrerlehrgänge besucht und schließlich im Rahmen von Trackdays auf dem Hockenheimring 964-Besitzer zum Kennenlernen in die eigene Box eingeladen – der Anfang aller Fahrveranstaltungen der Manufaktur 964.

Heute standen und stehen allein für 2021/2022 zehn Ausfahrten und Fahrtrainings im In- und Ausland auf dem Programm. »Im Sommer bleiben wir hier, im Winter sind wir wegen des besseren Klimas in Spanien unterwegs«. Der Circuito Guadix bei Granada und das Motorland Aragón zwischen Saragossa und Tarragona gehören zu den Strecken. »Aber einfach runter nach Spanien zu fliegen und dort auf die Strecke zu gehen, fanden wir langweilig. Und so haben wir beschlos-

sen: Wir fahren auf eigener Achse.« Der Weg ist das Ziel, das Wegsein, das Erleben der Gewinn.

»Gentlemen Driving« nennt Gerischer das Projekt, Gentleman Driver steht auf dem Heck des weißen Elfers, eines für den Einsatz auf der Rennstrecke vom Allradmodell zum abgespeckten 964 Carrera 2 umgewandelten Autos. Gemeinsam mit dem roten Schwesterauto ging es Ende letzten Jahres von Rheinhessen durch die Schweiz nach Grenoble, auf der Route Napoléon in Richtung Mittelmeer, nach Montpellier und von dort nach Almería zum Circuito Iberia, mit neun Kilometern die längste Rennstrecke Europas. 2900 Kilometer Gesamtdistanz: Autobahn, Berge, Landstraßen, alles dabei. Die beiden zu 964-Cup-Versionen umgebauten Elfer blieben für weitere Rennstreckeneinsätze über Winter in Spanien, im März 2022 ging es dann wieder

zurück nach Gau-Algesheim – ein »endless summer« für Kunden des Hauses, die sich mal auf der Piste ausprobieren wollten.

So kompromisslos wie die Cup-Racer der Neunzigerjahre sei das weiß-rote Paar aber nicht, »die haben immerhin eine Straßenzulassung, sind außerdem besser gedämmt und leichter fahrbar als pure Rennwagen«, sagt Gerischer. »Bei unseren Trackdays steht immer der Spaß im Vordergrund, nicht das Aufstellen von Bestzeiten. Konkurrenzdruck wollen wir nicht, es soll bloß keiner auf die Uhr gucken und versuchen, schneller zu sein als die anderen. Die Angst, hier Leistung abliefern zu müssen, will ich den Teilnehmern nehmen. Und Rennfahrer werden wir alle sowieso nicht mehr!«

Es brauche auch kein Cup-Modell, um mit einem 964 auf der Piste schnell zu sein und den

eigenen Stil zu verbessern. Auf der Rennstrecke seien Reifen und Fahrwerk wichtig, für den Alltag sei bereits ein serienmäßiger 964 C4 das ideale Auto. »Der beste 964 ist ganz klar der Carrera 4. Schon weil der C4 das Ur-Modell der 964-Entwicklung ist, von dem alle anderen Modelle abgeleitet wurden. Der Allradantrieb des 964 stammt vom 959 ab, der Wagen hat damit immer optimale Traktion und auf der Autobahn einen viel besseren Geradeauslauf als die Version mit Heckantrieb. Außerdem hält die Allradtechnik ewig, höchstens die Zylinder der Sperren müssen mal revidiert werden. Die elektro-hydraulische Bremse beim C4 ist besser und an der Hinterachse sitzen die Bremssättel des 964 Turbo. Die Tendenz zum Untersteuern lässt sich über die Einstellung des Fahrwerks ändern und ob ein Amateur die 100 Kilogramm Mehrgewicht in

Relation zum Carrera 2 wirklich spürt, kann ich kaum glauben.«

Der 964 Turbo sei ein wildes, schnelles Stück Porsche, aber eben auch in jeder Hinsicht teuer. »Für schnelle Autobahn-Etappen ist ein Turbo perfekt, aber auf kurvigen Straßen oder in Serpentin, wo ein 911 sein Potenzial ausspielen kann, ist ein 964 mit Saugmotor das viel besser zu fahrende Auto«, so die Analyse von Gerischer. Aber die Modellpalette hält ja viel bereit: »Wenn's selten sein soll, ist ein 964 Targa das richtige Auto. Auch gegen einen 964 mit Tiptronic ist eigentlich nichts zu sagen, aber es fehlt einfach im Vergleich zum Schaltgetriebe die fünfte Fahrstufe, das nimmt dem Fahrzeug Dynamik«. Doch um damit ein paar Tage lang durch drei, vier Länder zur Rennstrecke zu fahren, ist auch solch ein 964 der richtige Elfer. Hauptsache weg.