

PLUS: 48 EXTRA-SEITEN ZUM FERRARI-JUBILÄUM

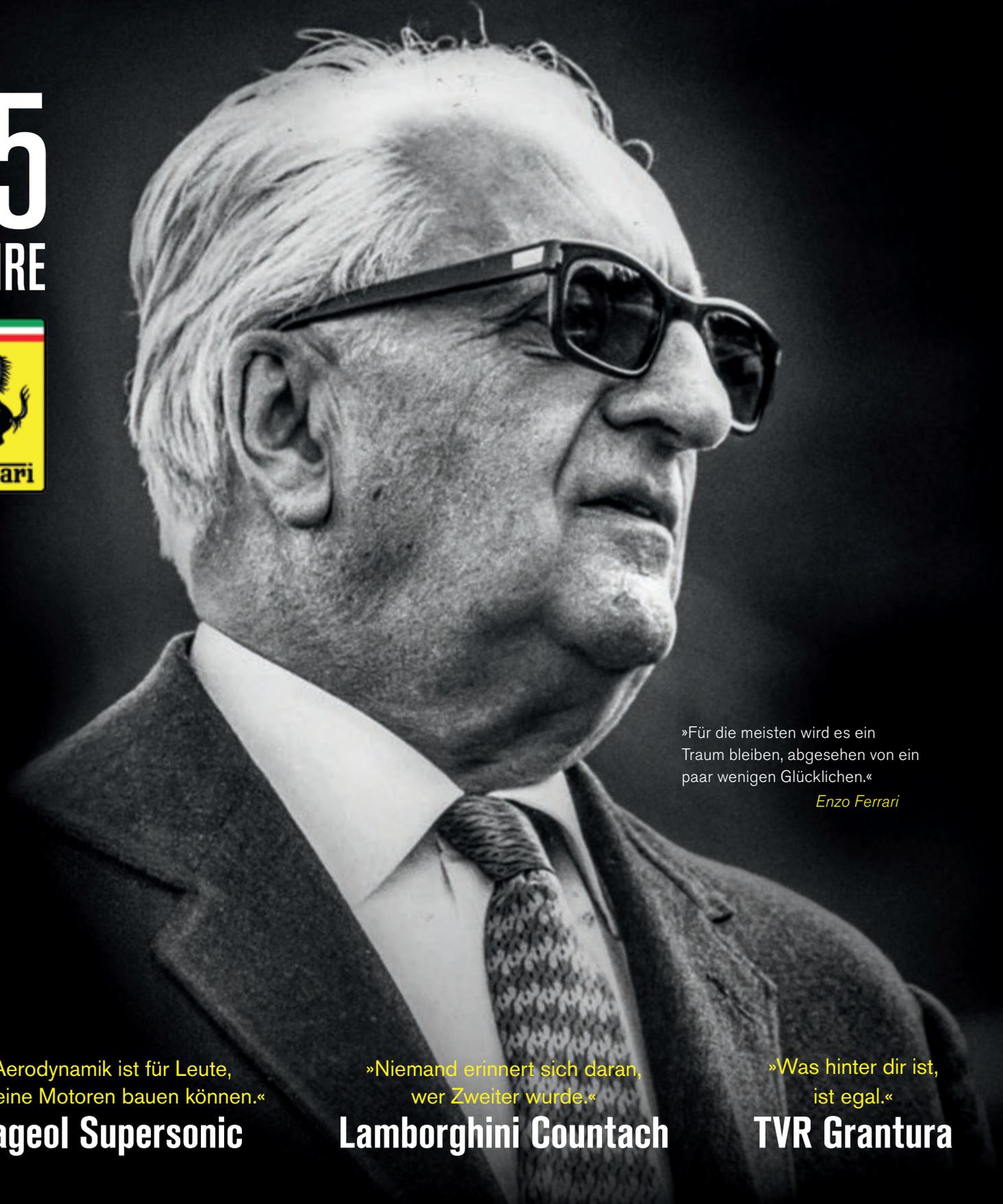
D EUR 8,00  
AT EUR 9,00  
CHF 12,50

AUSGABE 58 / MAI 2022

# Octane

AUTOKLASSIKER & SPORTWAGEN

75  
JAHRE



»Für die meisten wird es ein Traum bleiben, abgesehen von ein paar wenigen Glücklichen.«

*Enzo Ferrari*

»Aerodynamik ist für Leute, die keine Motoren bauen können.«

**Fageol Supersonic**

»Niemand erinnert sich daran, wer Zweiter wurde.«

**Lamborghini Countach**

»Was hinter dir ist, ist egal.«

**TVR Grantura**





## WILLKOMMEN IM CLUB!

*Nicht Händler, Werkstatt oder Veredler will man sein, Freund und Helfer klingt doch viel besser. Passend zum Werkstatttermin mit Familienanschluss hat die Manufaktur 964 Kunden des Hauses zum Technik-Workshop eingeladen, Sterneküche und Weinprobe inklusive.*

Text Jan-Henrik Muche // Fotos David zu Elfe, Porsche

**D**er 964, der erste 911 der Neuzeit, hatte es nicht immer leicht. Lange galt er in Porsche-Kreisen als notwendiges, aber notorisch unterschätztes Interimsmodell zwischen den rauen, gefühlsechten Ur-Elfern und dem letzten, mythisch aufgeladenen Modell mit Luftkühlung, dem hoch verehrten 993. Doch der Wind hat sich gedreht, der 964 ist bei den Liebhabern angekommen.

Michael Gerischer (56) hat seinen Anteil daran. Nicht nur, weil er sich vor zehn Jahren mit dem Geschäftsmodell 964 selbstständig machte, zu einem Zeitpunkt, als der Fokus auf anderen Baureihen lag, sondern auch deshalb, weil er schon immer an den 964 glaubte. »1990 habe ich mir ein 964 Cabrio gekauft, gerade einmal zwei Extras waren drin: Sitzheizung und Lack in Leinen-Metallic.« Das Geld für den Porsche hatte er größtenteils selbst verdient, den Rest steuerte der Vater mit einem Darlehen bei. »Ich konnte ihn mir gerade so leisten, aber das war egal: Es war

meiner.« 1994 folgte der Wechsel auf einen 964 Turbo, den er heute noch besitzt.

Der Startschuss für die eigene Neuentdeckung des 964 fiel 2011, als sich der gelernte Feinmechaniker Gerischer einen vernachlässigten, indischroten 964 Carrera 2 aus Texas nach Mannheim holte und daheim instandsetzte, schön machte – und anschließend ruckzuck verkaufte.

Aus dem Spaß am und der eigenen Begeisterung für den 964, aus dem Start-Up in der Doppelgarage wurde die Manufaktur 964 für Elferfans. »Der Jochen und ich, wir bauen Autos für Leute, die damit auch tatsächlich fahren wollen. Was wir hier machen, muss immer uneingeschränkt funktionieren.«

Jochen Dronia ist sein Geschäftspartner. Im Mechanikerteam eines 964-Cup-Piloten beim 24-h-Rennen auf dem Nürburgring habe er angefangen, sagt Dronia (48). »Ausgestiegen bin ich beim 997 GT3 R, als es bei Aufwand und Kosten bald keine Grenzen mehr gab.« Dronias Betrieb

liegt auf der anderen Straßenseite, hier werden Motor und Getriebe revidiert, der Lackierer sitzt nebenan. Es ist eine Manufaktur der kurzen Wege hier im Gewerbegebiet Gau-Algesheim nahe Mainz, und was nicht im Angebot ist, findet sich: »Karosserie, Farbe, Motor – wir können das alles bewerkstelligen. Meistens läuft es so, dass ich ein Auto suche, kaufe, einen Kostenvoranschlag erstelle und wir es im Kundenauftrag aufbauen.«

Der 964 galt lange als solider Typ, praktischer und einfacher zu fahren als die frühen Elfer, aber eben auch nie als so perfekt und konsequent gemacht wie der in jeder Hinsicht modernere Nachfolger. Allradantrieb, Schraubenfederfahrwerk, Servolenkung, ABS serienmäßig – für viele gusseiserne Porsche-Kunden waren das schon zu viele Neuerungen. Manch anderer bemängelte hingegen, dass bei Form und Innenausstattung des 964 fast alles beim Alten geblieben war.

Klar, Turbo, RS oder Speedster hatten immer ihre Fans, aber der normale 964 saß oft zwischen



## 964 mit Varianten

Für Porsche war der 964 Wagnis und Kraftakt zugleich. Mit knappem Budget und hohem Einsatz musste der klassische 911 im aktuellen, aber erkennbaren Design mit moderner Technik neu erfunden werden – und als erster moderner Elfer, als erste wirklich neue Konstruktion seit 1964, musste er ein Erfolg werden. Das Schicksal der Firma hing davon ab. Auch deshalb ließ Porsche keine Nische unbesetzt, keinen Kunden unbedient. So groß wie bei der Baureihe 964 war die Elfer-Vielfalt noch nie! Als erster Vertreter der neuen Baureihe erschien zum Modelljahr 1989 der Carrera 4 mit Allradantrieb, Anfang des Jahres 1989 folgte der Carrera 2 mit Heckantrieb. Neben dem Coupé waren auch Cabrio und Targa, vorerst der letzte mit herausnehmbarem Dachteil und Bügel, verfügbar, mit Tiptronic (1990) und dem neuen 911 Turbo 3.3 (1991) war das Set komplett – alle weiteren 964-Varianten basierten auf diesen Zutaten aus Antrieb, Karosserieversion, Saug- und Turbomotor.

Für den Motorsport konzipierte Porsche den 964 Cup und den 964 C4 Leichtbau, ab 1991 gehörte auch wieder ein RS dazu. Abgeleitet vom RS wurden die Rennsportversion RS N/GT und der straßenzugelassene RS America für den US-Markt sowie der für den Einsatz im ADAC-GT-Cup vorgesehene RS 3.8. Der 964 im Turbo-Look kombinierte die breite Karosserie des Turbo mit dem Saugmotor, der 911 Turbo S mit 381 PS und Heckantrieb stellte die Spitze der aufgeladenen 964-Versionen dar. 1993 erschien die zweite Evolutionsstufe des 964-Turbo, der 911 Turbo 3.6. Auf Basis des 911 C2 Cabrio baute Porsche den 964 Speedster, während das auf 911 Einheiten limitierte Jubiläumsmodell »30 Jahre 911« eine Kombination aus Carrera 4 mit breiter Karosserie und Fahrwerk des Turbo war. Erst im Januar 1994, als der Nachfolger 993 bereits auf dem Markt war, liefen in Form des Sondermodells »30 Jahre 911« und Turbo 3.6 die letzten Elfer vom Typ 964 vom Band.

### Von ganz links nach rechts

Ein halbes Dutzend Freunde des Hauses kam zur Technikeinführung und Probefahrt im 964; Michael Gerischer (oben links) erklärt die Nummerncodes auf den Teilen und die Lackschichtmessung; Kollege Jochen Dronia ist der Experte für Motoren und Getriebe.

den Stühlen und auch Porsche-Chef Heinz Brantzki lag schwer daneben, als er den 964 euphorisch als »den 911 für die nächsten 25 Jahre« bezeichnete. 63.782 Einheiten des 964 baute Porsche zwischen 1988 und 1994, bald dürfen auch die letzten ein H-Kennzeichen tragen.

Die Zeiten billiger 964 sind inzwischen längst vorbei. Ein gutes Auto koste zwischen 60.000 und 70.000 Euro, mit 20.000 Euro an Investitionen bei unklarer Vorgeschichte sei eigentlich immer zu rechnen, so Gerischer. Keder der Seitenschweller und Fensterschachteile schrumpften mit der Zeit, ein ausgefallenes Klima-Heizung-Steuergerät und eine schadhafte Hauptölleitung seien fast immer anzutreffen. Ersatzteilpreise und Arbeitsaufwand lägen auf hohem Niveau und die hochwertigen, aber teils komplex verbaute Technik eines 964 ließe sich nicht für kleines Geld reparieren. »Aber wir können die Problemstellen wie bei

einer rollenden Restaurierung nach und nach abarbeiten und der Kunde fährt weiter, kann den Wagen benutzen. Und wenn die Technik erst einmal gemacht ist, hat man die nächsten 20 Jahre Ruhe.« Klar, es gibt auch Vollrestaurierungen, aber deren Kosten liegen im sechsstelligen Bereich.

Es ist ein Geschäftsmodell in der Nische, in jeder Hinsicht: in der Auswahl des Modells, der überschaubaren Größe des Betriebs, der Trackdays und Fahrerlehrgänge, die Gerischer für seine Kunden anbietet, natürlich auf Porsche 964.

Aber seit zehn Jahren wächst und wächst die Nische, die 964-Fans werden immer zahlreicher. Der Kauf eines 964 sei eine bewusste Entscheidung, keine Notlösung mehr. »Bei uns kommen die Leute als Kunden, aber wer möchte, findet hier auch eine Community rund ums Auto.« Eigentlich, so Gerischer, sei man ja eher auf der Suche nach neuen Familienmitgliedern und seine

**Rechts und gegenüberliegende Seite**

Während der 964 auf der Hebebühne gründlich inspiziert wurde, bereitete Sternekoch Guy Bastian zwischen Werkzeugwagen und Diagnosegerät das Essen und die Weinprobe vor.



bereits bestehenden Kunden hätte er ohnehin so gern, dass er mit jedem von ihnen auch Essen gehen würde.

Events wie ein Technik-Workshop für ein halbes Dutzend 964-Fans, alles Freunde des Hauses, passen da ins Bild, auch dass Handarbeit in einer Manufaktur dazugehört. Während Gerischer und Dronia am Beispiel eines weißen 964 Carrera 4 in der Werkstatt mit der Hand am Zylinderkopf die Schwachstellen und Technik des Autos erklären, steht Sternekoch Guy Bastian am Herd und bereitet parallel die Weinprobe vor. Die Gäste kennen sich, das Thema ist Porsche, gegessen wird in der Werkstatt, zwischen Werkzeugwagen, Autos und Hebebühnen – erst kommt der Spaß, dann, an Tag zwei, die Arbeit.

Einen 964 verstehen und korrekt beurteilen können – das sollen die Workshop-Teilnehmer an diesen beiden Tagen lernen. Das Prüfen und Abhaken vieler Punkte auf der Checkliste, das Messen der Lackstärke und schließlich das Einstellen der Ventile stehen auf dem Programm. Das Wissen um Auto und Technik zu vermitteln, sei das große Ziel, so Gerischer. »Für uns bleibt immer noch genug zu tun.«

Zum neuen Hype um den 964 habe ausgerechnet eine Firma beigetragen, die den Elfer der späten Achtziger- und frühen Neunzigerjahre älter aussehen lasse und technisch moderner mache: Singer aus den USA, Mitbegründer des Backdate-Booms und Kleinsthersteller exklusiver, wahnwitzig teurer Einzelstücke.

»Farben, Räder, Innenausstattung – wie der Wagen am Ende aussehen soll, bleibt natürlich jedem Kunden selbst überlassen«, sagt Gerischer. Nachgefertigte RS-Lufteinlässe für die Stoßstange und Spoilerlippen für die Frontschürze führt er im Angebot. »Grundsätzlich probiere ich alles, was wir neu ins Sortiment nehmen, immer zuerst an meinem Turbo aus. Der ist auch eine Art fahrender Werbeträger.«

Wie die Serie aussieht und was technisch und optisch möglich ist, dafür stehen der weiße Carrera 4 und der schwarze Turbo als Anschauungsobjekte gleichermaßen. »Aber egal, welche Modifikation wir auch vornehmen, muss der 964, muss das, was sich Porsche für den Wagen ausgedacht hat, am Ende erkennbar bleiben.«

Und das mit dem Familienanschluss klappt auch: Tochter Lara, Studentin der Betriebswirtschaftslehre und zuständig für die Finanzen, wird bald in die Manufaktur 964 einsteigen. Ihr Boxster vom Typ 986 gehört zu den Porsche, die es nicht immer leicht hatten.



**Alternatives Getriebe – die Tiptronic**

Der 964 war der erste Elfer mit Vollautomatik – nur sollte die nicht so heißen, weshalb die Wahl auf den Kunstbegriff Tiptronic fiel. Beinahe fünf Jahre hatte die Entwicklung gedauert, zum Modelljahr 1990 kam das »intelligente, lastschaltbare Antriebssystem« vom Typ 943 auf den Markt. Die Mechanik der Tiptronic entsprach einer Wandler-Automatik mit vier Stufen. ZF lieferte die Hardware, Porsche machte dank neuer Software etwas Neues daraus. Schon im Automatik-Modus dachte die hochmoderne, unter dem Fahrersitz montierte Elektronik mit, kalkulierte auf Basis von Geschwindigkeit, Drehzahl, Drosselklappenwinkel, Längs- und Querschleunigung das optimale Fahrprogramm. Fünf Kennfelder von Economy bis Sport standen zur Verfügung. Der manuelle Vorgang des Gangwechsels per Druck auf den Schalthebel, Elektronik und Automatik fanden sich in der Modellbezeichnung Tiptronic wieder. Porsche betonte, dass »das positive, handfeste Schalterlebnis mittels Schalthebels« erhalten blieb. Das machte schon der Blick auf den Wählhebel

klar, der in zwei Schaltgassen geführt werden konnte: Links lag die Ebene für den Automatik-Betrieb, rechts die für den manuellen Eingriff. Plus (+) bedeutete Hoch-, Minus (-) Runterschalten, vorwärts in den nächst höheren Gang, rückwärts nach unten. Im Zifferblatt des Tachometers fand sich die gleiche Systematik: links Automatik, rechts Handschaltung. Wurde beim Fahren in »D« in die manuelle Gasse gewechselt, gab die Anzeige den aktuell gewählten Gang an. Dass die Tiptronic wie hervorgehoben ohne Zugkraftunterbrechung arbeitete und schneller schaltete als jeder Fahrer, spiegelte sich jedoch in den Messwerten nicht wider. Mit einer Zeit von 6,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h war der 964 Carrera 2 mit Tiptronic (beim Carrera 4 mit Allradantrieb war das Fünfgang-Schaltgetriebe Pflicht) deutlich langsamer als der Handschalter, der nur 5,7 Sekunden benötigte. Bei der Höchstgeschwindigkeit stand es 256 zu 260 km/h für den Elfer mit Schaltgetriebe. Die Traditionalisten konnten aufatmen – der Automatik-Elfer war nicht der schnellere 911!

