

# PORSCHE FAHRER



Ausgabe 1-2019  
November 2018 /  
Dezember 2018 /  
Januar 2019  
€ 7,50 (D) · € 8,70 (A)  
CHF 11,50 · € 8,90 (B/L)  
€ 9,90 (E/I)

**GEWINN-  
SPIEL**  
PREISE IM WERT  
VON ÜBER  
6.600 EURO!



**ERSTE AUSFAHRT  
ERLKÖNIG 992**



## 996. JETZT KAUFEN!

Fahrbericht + Kaufberatung



**Deutsche Wertarbeit**  
935 Clubsport



**Französisches Einzelstück**  
914-6 Heuliez Murène



**Italienische Momente**  
356 Zagato



MENSCHEN – MICHAEL GERISCHER

# TYPEN-KUNDE

Anfang der 2010er Jahre ein Geschäftsmodell um den lange unterschätzten 964 zu bauen, schien gewagt. Aber der Wind hat sich gedreht, der erste Elfer der Neuzeit findet seine Fans. Michael Gerischer will sie glücklich machen.



Zur Verwendung für [www.manufaktur964.de](http://www.manufaktur964.de)

**D**ie Nachwendezeit habe ihn überrollt, sagt Michael Gerischer, im positiven Sinne. Als er noch Fahrzeugbau studierte, wollte plötzlich ein ganzes Land seinen Wagenpark umstellen. Von Trabant, Wartburg, Skoda und Moskwitsch auf irgendwas aus dem Westen. Und es musste schnell gehen – die Menschen in der DDR hatten lange genug auf alles Mögliche gewartet.

Für Gerischer war das Ende der DDR der Anfang eines florierenden Gebrauchtwagenhandels und des 964. „1990 habe ich mir ein 964 Cabrio gekauft, gerade mal zwei Extras waren drin: Sitzheizung und Lack in ‚Leinen-Metallic‘. Mit meinem frisch verdienten Geld, einem Darlehen meines Vaters und zehn Wochen Vermietung im Jahr konnte ich mir den Wagen gerade so leisten. Aber egal, es war meiner.“ 1994 kam der Wechsel auf einen gebrauchten 964 Turbo, den er heute noch besitzt.

Es ist also nicht so, dass Michael Gerischer (52) auf einen Trend aufgesprungen wäre: die Neuentdeckung des 964. Den 911 der Generation 964, deren erste Exemplare dieser Tage ihr H-Kennzeichen abholen dürfen, betrach-

teten viele Porsche-Liebhaber lange nur als Zwischenlösung. Praktischer, einfacher zu bedienen, aber nicht so gefühlsecht und rau wie F- oder G-Modell, und von der Perfektion und dem Mythos des letzten luftgekühlten 911 vom Typ 993 doch weit entfernt.

### DER 964 LIEGT IM TREND

Nirgendwo im Eifer-Gefüge waren Leistung und Technik so günstig zu bekommen. Dass wegen traumatisch hoher Ersatzteilpreise und Reparaturkosten Pflege, Wartung und Instandsetzung allzu oft verschleppt und vernachlässigt wurden, hängt vielen 964 heute noch nach.

Michael Gerischer holte sich 2011 einen indischroten 964 C2 ins Haus, nur so zum Spaß und mit Gedanken an früher. „Den habe ich blind in Texas gekauft, mit 47.000 Meilen auf der Uhr. Um die Technik habe ich mir keine Sorgen gemacht, die bekommt man in den Griff. Ich hatte und habe nur keine Lust auf Rost, Karosserie- und Lackierarbeiten.“

Daheim in Mannheim, wo in der Garage zwei Hebebühnen Platz finden, reparierte der

Die Technik ist deutlich komplexer als beim Vorgänger, die Hauptölleitung fast immer fällig. Michael Gerischer kennt die Schwachstellen des 964.





gelernte Feinmechaniker den USA-Heimkehrer, rüstete ihn auf europäische Spezifikationen um – und kaum war der Wagen fertig, war er auch schon verkauft. „Kurz darauf ist die ‚Manufaktur 964‘ entstanden“, erzählt Gerischer. Das Geschäftsmodell sei seitdem unverändert und im Grunde genommen sehr einfach: „Ich baue Autos für Menschen, die damit fahren wollen.“

Und warum gerade der 964? Wieso ausgerechnet auf den Elfer fokussieren, der doch lange immer etwas abseits stand? „Weil er meiner Meinung nach der ideale Elfer ist. Noch klassisch in der Form, aber technisch und fahrerisch schon so modern, dass er problemlos im Alltag herhalten kann. Der Spirit des Alten steckt drin, aber kombiniert mit Klimaanlage, Servolenkung oder Allrad.“ Beinahe schon provokant die These, dass der Carrera 4 mit seinem schweren, tendenziell untersteuernd ausgelegten Allradantrieb der „um Längen“ bessere Wagen sei. „Den fahrdynamischen Unterschied zum Carrera 2 mit Heckantrieb merkt der Normalfahrer gar nicht. Und eigentlich ist der C2 nur ein abgespeckter C4.“

Längst macht Gerischer in seiner Manufaktur nicht mehr alles selbst. Von der Garage in Mannheim zog die Firma nach Gau-Algesheim

#### **PORSCHE FAHRER Preisguide**

**911 Carrera 2 (964), Coupé  
Bj. 1989–1993**

- Note 1:** 73.500 Euro
- Note 2:** 58.600 Euro
- Note 3:** 36.800 Euro
- Note 4:** 19.100 Euro
- Note 5:** k. N.



**911 Carrera 2 (964), Targa  
Bj. 1989–1993**

- Note 1:** 88.200 Euro
- Note 2:** 70.400 Euro
- Note 3:** 43.900 Euro
- Note 4:** 23.300 Euro
- Note 5:** k. N.

**911 Carrera 2 (964), Cabriolet  
Bj. 1989–1993**

- Note 1:** 77.400 Euro
- Note 2:** 62.100 Euro
- Note 3:** 38.900 Euro
- Note 4:** 20.800 Euro
- Note 5:** k. N.

*Quelle: Classic Data*

Klassisch kombiniert: außen indischrot,  
innen schwarz. Die typischen Porsche-Farben  
verkaufen sich erfahrungsgemäß  
immer noch am besten.

in Rheinhessen. Arbeiten an Motor und Getriebe übernimmt der Betrieb Jochen Dronias, seinerseits ebenfalls ein Porsche-Spezialist – man kennt sich aus dem Motorsport, logiert auf dem gleichen Gelände.

#### **DER MARKT VERLANGT NACH DEUTSCHEN AUTOS**

Händler will Michael Gerischer nicht sein. Was ist er dann? Berater? Wagenmeister? Oder Werkstatt? „Ich restauriere, repariere oder finde auf Wunsch ein passendes Auto. Eigentlich ist es immer gleich: Ich lerne jemanden kennen, der ein Auto sucht. Karosserie, Farbe, Modell, Motor, das alles spielt da mit ein. Meistens kaufe ich eins, das sonst niemand will – dann erstelle ich einen Kostenvoranschlag und baue es im Kundenauftrag auf. Deutsches Auto oder aus den USA ist für mich nicht relevant, weil alle Anschlüsse schon da sind. Aber es stimmt, der Markt sieht das anders.“

Die Kosten für eine umfassende Technik-Revision seien in der Regel sowieso immer die gleichen. „Es gibt Beanspruchung oder Schäden aufgrund der Laufleistung oder des Alters.“ Schrumpfende Keder an den Seitenschwellern

„DIE EINSTIEGSPREISE SIND NIEDRIG,  
ABER EIN GUTER 964 IST NIEMALS BILLIG –  
DEN ZAHN MUSS ICH MEINEN KUNDEN  
LEIDER ZIEHEN.“



Auf der Basis eines Carrera 4 Cabriolet (r.)  
entstand die Idee eines abgespeckten  
964 Roadster. Nach einem Unfall geht  
es wieder von vorne los.





und schrumpfende Fensterschaltleisten, ausgebliebene Rückleuchten, ein ausgefallenes Klima-Heizung-Steuengerät oder eine schadhafte Hauptölleitung, „und die ist immer fällig“, gehören zu den allgegenwärtigen Problemstellen eines 964. Und das Ölsystem mit Tank, Kühler und Leitungen sei grundsätzlich als Erstes dran: „Bevor im schlimmsten Fall die Leitung kaputtgeht, die Ölpumpe 12 Liter Öl vor das Hinterrad pumpt, Auto und Insassen abfliegen und der Motor hin ist.“

Mit 10.000 Euro an Investitionen in die anspruchsvolle Technik müsse jeder rechnen, der einen 964 mit undurchsichtiger Historie einliefere, so Gerischer. „Ein guter 964 ist niemals billig – den Zahn muss ich meinen Kunden leider ziehen. Auch wenn die Einstiegspreise um die 40.000 Euro noch immer verlockend niedrig sind. Aber auch diese Autos haben den Vorteil: Wir können die Problemstellen nach und nach in Form einer rollenden Restaurierung abarbeiten. Transparenz ist da ganz wichtig. Und wenn die Technik erst einmal gemacht ist, hat man wieder für 20 Jahre Ruhe.“

#### TECHNIK KOMMT VOR OPTIK

In welchem Preisgefüge sieht Gerischer einen guten 964, also ohne Wartungsstau und mit solider Karosserie? „Ab 65.000 Euro aufwärts. Hilft nix, ist so.“ Über den Anspruch an die Optik müsse sich jeder selbst im Klaren sein, doch bei der Technik gebe es in der Manufaktur 964 kein Vertun. „Aber ich habe auch nachgefertigte RS-Lufteinlässe und Spoilerlippen für die Frontschürze im Angebot.“ Maßvolles Motor-Tuning sei, vor allem wenn ohnehin eine Revision des Triebwerks anstehe, ebenso problemlos möglich. Mit anderen Nockenwellen, Änderungen an Motronic und Auspuff seien beim 964-Motor standfeste 290 PS drin.

Eine besondere Aufgabe stellte Michael Gerischer an sich selbst: Aus einem 964 Carrera 4 Cabrio baute er sich einen 964 Roadster. Keine Speedster-Kopie. Dazu wurde aus Gewichtsgründen der Innenraum ausgeräumt und aus dem serienmäßigen Cabrio-Dach eine leichte Fetzenhaut entwickelt. „Hatte einen Unfall, jetzt musste ich noch einmal von vorne anfangen“, berichtet Gerischer. Im Alltag fährt er immer den Boxster S der Generation 986, der eigentlich der Tochter gehört. „Ein tolles Auto und ziemlich unterschätzt.“ Das kennt man ja schon. ◀

Text: Jan-Henrik Muche · Fotos: Andreas Beyer

# ERLEBEN SIE DIE FASZINATION 964 UND PORSCHE

ALLE DREI MONATE NEU IM HANDEL UND ALS EPAPER

Sichern Sie sich Abovorteile:

- 10% Preisersparnis
- Prämie ohne Zuzahlung (Porsche-Bücher, -Kunstdrucke, -Puzzle, -Playmobil)
- Lieferung versandkostenfrei und vorab
- u.v.m.



Foto: © PRAXIS.de

PORSCHE-PREISGUIDE 2019  
VON 066 UBER 911 RS 996 UND BOXSTER – ALLE PREISE AUF EINEN BLICK

**PORSCHE FAHRER**

DER NEUE ELFER!  
911. Generation 08. Typ 992

Prototyp 3115 1000  
Retro racer 324 03 1  
Zeitreise Porsche-Museum Gmünd