

Keine alten Eisen

Nicht nur Alois Ruf und seine Mannschaft arbeiten am ewigen Leben des Porsche 911. Drei weitere Beispiele, wo die deutsche Sportwagenikone noch detailverliebt gepflegt und verbessert wird

Manufaktur 964



Kontakt: Manufaktur 964, Tel. 01 71-771 5532, www.manufaktur964.de



Der Manufaktur 964 Roadster verbindet klassischen Elfer-Stil im Interieur mit feinabgestimmtem Fahrwerks- und Motorentuning

■ Brodelnd röhrt der 3,6-Liter im Heck des Carrera 4 Cabriolet durch den Cup-Auspuff und intoniert so schon im Stand ein Lied, dem die modernen Baureihen wenig entgegenzusetzen haben.

Wer einmal den Sound eines luftgekühlten Elfers erlebt hat, der wird Hans-Michael Gerischer und seine Identifikation mit der Modellreihe 964 auf Anhieb verstehen: Die Spezialisierung auf diesen Typ mit Restaurierung und Motorentuning aus einer Hand ergab sich für den Mannheimer Schrauber und Rennstreckeninstructor quasi auf direktem Weg: Seit über 20 Jahren bewegt Gerischer seinen seltenen 911 Turbo (interner Code 965) und entwickelte ihn dabei immer mehr vom Daily Driver zum Hobbyauto für den Einsatz auf diversen Track Days in Hockenheim, Spa und auf der Nordschleife. Seine gewonnenen Erkenntnisse fließen nun direkt in die Entwicklung der Fahrzeuge der Manufaktur 964 ein, die sich durch den Einsatz möglichst vieler Porsche-Originalteile und ihre gewissenhafte Fahrwerksabstimmung auszeichnet. So sticht an diesem 964 Roadster ge-

nannten 911 Carrera 4 Cabrio neben dem von Partner Jochen Dronia auf rund 290 PS feingetunten Triebwerk vor allem das überarbeitete Interieur ins Auge des Betrachters: Moderne GT3-Sitze, kombiniert mit dem karierten Original-Porsche-Stoff eines 914/6, die Instrumente im Look der 911er der 70er-Jahre, dazu das griffig-kleine 993-GT2-Lenkrad, wecken die Lust auf eine erste Ausfahrt. Nach kurzer Gewöhnung an die aus heutiger Sicht recht hohen Bedienkräfte erzeugt der 964 mit seinem Bilstein-Fahrwerk und der breiten Turbo-Bereifung schnell Vertrauen. Stabiler Geradeauslauf bei schneller Autobahnfahrt und das neutrale Kurvenverhalten bei erträglichem Restkomfort zeichnen die Abstimmung der Manufaktur 964 aus. Für den Piloten bleibt es freilich die ungefiltert agierende Lenkung und der ungemein willig am Gas hängende Boxermotor, was das Fahrerlebnis mit dem 964 Roadster zum Genusslebnis nach alter Schule werden lässt. Einen Schuss Moderne liefert die eigens entwickelte Soundanlage mit Bluetooth und USB.

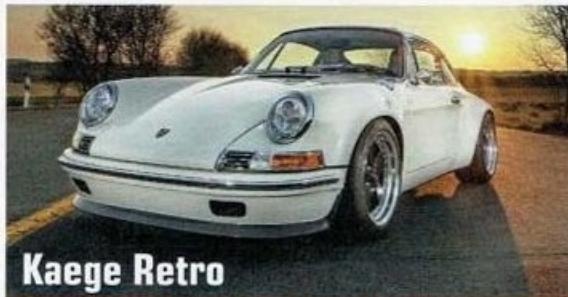


Singer Vehicle Design

Kontakt: Singer Vehicle Design, Tel. +1-81 8504 72 12 (USA), www.singervehicledesign.com

■ Die amerikanische Firma Singer Vehicle Design hat sich älteren Porsche 911 verschrieben und lässt sich am ehesten als Retro-Tuner bezeichnen. Im Kundenauftrag restauriert, tunt oder modifiziert Singer Porsche-911-Modelle und genießt aufgrund sei-

ner hohen Qualitätsstandards einen sehr guten Ruf. Einziges Manko: Derzeit gibt es noch Probleme mit der deutschen Zulassung, doch auch daran arbeiten die Singer-Männer um Mastermind Rob Dickinson in Sun Valley bei Los Angeles.



Kaege Retro

Kontakt: Kaege Retro, Tel. 063 55-36 40, www.kaege.de

■ In Handarbeit verhilft die Truppe um Roger Kaege aus der Pfalz Elferrn der 993-Modellreihe – den letzten mit luftgekühltem Boxermotor – zur klassischen Optik der F-Modelle aus den 60er- und 70er-Jahren. Bis die Synthese aus 993-Basis und F-Modell vollzogen

ist, vergehen rund 2500 Arbeitsstunden. Auch hier wird durch den Einsatz von Carbonteilen Gewicht gespart, das abgebildete Fahrzeug rollt zudem auf einem Fahrwerk von KW. Der Preis des schicken Retro-Gefährts beläuft sich auf rund 300 000 Euro.