

9 ELF

MAGAZIN FÜR PORSCHE-ENTHUSIASTEN

Nr. 2/2021
Herbst-Winter



Sammler-Edition

Deutschland € 9,11
Österreich € 10,00
Schweiz CHF 13,90
Luxemburg € 10,60
Belgien € 10,60
Ungarn HUF 3960



TEST & TECHNIK

Neuer 911 GT3



KLASSIK

Porsche 356 Speedster



PRAXISTEST

Taycan Cross Turismo



KREMER PORSCHE K3

Die Legende lebt



Das Türkis-Grün
des Wörthersees mit
dem schicken 997-
Meteorraummetallic



Ein Porsche im Porsche-Land

Wir sind in Kärnten. Altes Porsche-Land. Hier wurde
der erste Sportwagen dieses Namens konstruiert und zugelassen.

Hier haben die Pioniere um Ferry Porsche ihre
Testfahrten am Katschberg und auf der Nockalmstraße absolviert.

Und hier zieht heute ein zeitlos schöner
Youngtimer der Elfer-Reihe 997 genussvoll seine Runden

Text: Christof Krüger Fotos: Stefan Kobald



„Ein Sportwagen im klassischen Sinn:
dezent, von zeitloser
Eleganz und traumhaft schön“

Der Porsche 911 Carrera S
geht knackig voran.
Mit der Sporttaste wird jede Biegung
zum Fahr-Erlebnis



Macht auch von
oben eine tadellose
Figur – mit Schiebe-
dach und tailliertem
Karoserieschnitt

Ein Jugendtraum habe er sich mit dem Porsche 997 erfüllt, erzählt Christoph Daniel, der sein Domizil in der Nähe des türkis-schimmernden Wörthersees hat. Von Kindesbeinen dem Porsche 911 zugetan, hat er sich schließlich vor vier Jahren ganz bewusst für dieses Modell entschieden: „Für mich ist der Porsche 997 ein Sportwagen im klassischen Sinn: dezent, von zeitloser Eleganz und einer traumhaft schönen Form, die ihresgleichen sucht. Ein Neunelfer, wie er im Buch steht.“

Ein Kaufgrund für den Porsche 997 Carrera S, Baujahr 2005, sei auch der makellose Gesamtzustand des Autos gewesen. Sowohl im Innenraum mit den vollelektrischen Sportsitzen als auch außen mit der Lackierung in Meteorgrau metallic und den farblich perfekt dazu harmonisierenden, gel-

ben Bremssätteln der optionalen Keramikbremse (PCCB). Ein unschlagbarer Vorteil der 997er-Baureihe, so Christoph Daniel, sei für ihn auch das Preis-Leistungs-Verhältnis gewesen. „Ich habe das Auto 2017 für 75 000 Euro gekauft, es hatte lediglich zwei Vorbesitzer, rund 60 000 Kilometer auf der Uhr und einige Extra-Schmankerl an Bord. Denkt man an die Preisentwicklung der letzten Jahre, kann ich mich nicht beklagen. Und dabei ist der Spaßfaktor noch gar nicht eingerechnet.“

Als Porsche den neuen Elfer im Juli 2004 unter dem Motto „Mehr Leistung, mehr Sicherheit, mehr Fahrspaß“ an den Start schickt, beträgt der Grundpreis für den Carrera S in Deutschland 85 176 Euro. Wobei sich, wie bei Porsche üblich, die Ausstattungsliste auf Kundenwunsch ohne weiteres expandieren ließ – proportional zu den

Extra-Kosten, versteht sich. Beispiele hierfür zeigt der Kärntner 997 S mit dem intensiven Klangerlebnis des damals neuen Bose-Surround-Sound-Systems, das mit zwölf Lautsprechern, einer Gesamtleistung von 325 Watt sowie automatischer Klang- und Lautstärkeregelung den Fahrgastraum in einen Konzertsaal verwandelte. Wer sich lieber – ebenso hochintensiv – den sportlichsten Sound des 3.8-Liter-Sechszylinders, in die Gehörgänge pressen wollte, investierte weitere 742 Euro. Dafür legte Porsche zum Phono- noch das Chrono-Paket drauf, mit dem der 997 S per Knopfdruck von den Eigenschaften eines Gentleman-Sportlers zu denen eines durchtrainierten Hochleistungssprinters wechselt. Doch dazu später mehr.

Das Beste für viele Fans gab's beim neuen Elfer des Jahres 2004 ohnehin schon als



Gediegene
Leder Ausstattung
innen, passende
Design Elemente außen



Die Partnerin fühlt
sich sichtbar angezogen
vom automobilen
Schmuckstück, mit dem
sich prächtige
Ausflüge ins Kärntner
„Porsche“-Land
unternehmen lassen

Serienausstattung und ganz ohne Aufpreis. Denn Porsche kehrte mit dem 997 wieder zu alten Tugenden zurück, man könnte auch sagen, „Die Spiegeleier waren gegessen“. Die damit gemeinte Scheinwerferform des Vorgängers, die Porsche im Zuge seiner Gleichteile-Strategie zusammen mit den Boxster-Leuchten in eine Pfanne gehauen hatte, war eingefleischten 911-Liebhabern neben der unkonturierten Karosserieform dann doch etwas zu viel des Guten – nachdem sie ja ohnehin schon die Abkehr von der motorischen Luftkühlung zu verkraften hatten. Wobei es auch der Porsche 996 gerade aufgrund seiner eigenwilligen Stilistik geschafft hat, sich bis heute eine eigene *Fanbase* aufzubauen (passend dazu auch unseren Bericht in 9ELF 01-2021).

Jedenfalls dachten sich die Zuffenhäuserer Strategen *Back to the roots* und ver-

passten dem 997 wieder die klassischen Elfer-Attribute mit Rundscheinwerfern und dicken Backen. Da stand nun wieder ein „richtiger“ 911 – seiner Tradition verpflichtet, aber ohne „retro“ zu wirken. Porsche nannte es „eine konsequente Fortsetzung der über 40-jährigen Elfer-Story“. Den neuen Auftritt betonten jetzt eine breitere Spur und eine stärkere Betonung der Taille – ebenso wie eine veränderte Fugenoptik, neue Doppelarm-Außenspiegel und ein aerodynamisch optimierter Heckspoiler. Damit sei der Auftritt des Elfers „noch dynamischer, klarer, kraftvoller und gleichzeitig eleganter geworden“.

Wohl wahr. Was aber Christoph Daniel nicht davon abgehalten hat, sein Coupé noch weiter dezent, aber wirkungsvoll aufzuhübschen – mit allem Respekt vor dem tadellosen Originalzustand. So blieb es bei-

spielsweise beim Edelstahlauspuff, doch wurden die 997-S-typischen Doppelendrohre in aufwändiger Handarbeit auf Hochglanz poliert. Die Rückleuchten stammen aus dem porscheeigenen Tequipment-Programm, das für alle Modelle Zubehörteile bereithält. Sie sind im Gegensatz zum Original ganz in Rot gehalten.

Als Merkmal einer noch sportlicheren Optik springen dem Betrachter nun auch die von Porsche für das Faceliftmodell 997/2 ab 2008 verwendeten Felgen vom Typ „BBS Lobster“ sofort ins Auge. Christoph hat sie von einem Fachmann komplett entlackt und in Schwarzglänzend pulverbeschichten lassen. Die vom Carrera S stammenden 19-Zöller hatten zwar die richtige Dimension, aber eine andere Einpresstiefe (weshalb an der Vorderachse Distanzscheiben zum Einsatz kamen). „Jetzt schließen die





Auch am Red Bull Ring stellt der 997 Carrera S seine Qualitäten unter Beweis



Der potente 3,8-Liter-Sechszylinder drückt 355 PS auf die Kurbelwelle

Felgen mit den Radhäusern perfekt ab, das Auto bekommt auf diese Weise einen noch moderneren Touch“, freut sich der stolze Besitzer.

Des Weiteren wurde das Auto mittels H&R-Federn um drei Zentimeter tiefergelegt, wobei Christoph Daniel die Dämpfer tunlichst nicht verändert hat. Schließlich war das PASM-Fahrwerk neben dem neu entwickelten Sechsganggetriebe eine der vorteilhaftesten Weiterentwicklungen beim 997 S. Es setzte 2004 samt der variablen Präzisionslenkung neue Standards in der Elfer-Fahrdynamik. Die aktive Dämpfung bietet in der „Normal“-Stellung eine sportlich-komfortable Grundabstimmung der Stoßdämpfer. Drückt man hingegen die „Sport“-Taste wird eine härtere Dämpferkennung angesteuert, die eine besonders agile und sportliche Fahrweise unterstützt. Zudem ermöglicht das nun später eingreifende Porsche Stability Management (PSM) ein agileres Fahrverhalten in engen Kurven.

Für Fahrer, die es noch dynamischer wollen, ist das erwähnte Sport-Chrono-Paket das „Zuckerl“ obendrauf: Damit spricht der Motor noch schneller auf jeden Befehl des

Gaspedals an, die Elektronik gibt sich noch zurückhaltender und das Fahrwerk passt sich jedem Straßenzustand automatisch an. So gerüstet können auch schnell wechselnde Kurven im Eiltempo und mit chirurgischer Präzision an der Ideallinie gefahren werden. Äußeres Erkennungszeichen des Sport-Chrono-Pakets ist die Stoppuhr auf dem Armaturenbrett, mit der sich Rundenzeiten auf der Rennstrecke aufzeichnen lassen. Den Zeitvergleich zeigt dann ein Balkendiagramm im Porsche Communications Management (PCM) an.

Braucht man nicht? Braucht man schon! Sagt Christoph Daniel. Ein bis zwei Mal im Jahr geht er mit seinem Schmuckstück auf den Rundkurs. Beim freien Fahren auf dem Salzburgring oder dem Red Bull Ring fährt er mit dem 997 S gegen die Zeit. Auf der Red-Bull-Hochgeschwindigkeitsstrecke in Spielberg werden in der Formel 1 Rundenzeiten von 1:05 Minuten und beim Moto GP von 1:23 aufgerufen. Im Porsche Carrera Cup fahren die Schnellsten ihren 911 GT3 Cup in unter 1:32 Minuten um den Kurs. „Ich vermute, mit meinem 16 Jahre alten Straßenelfer bin ich da mit einer Runden-

zeit von 1:53 schon ganz gut dabei“, sinniert Christoph Daniel: „Es ist halt in jeder Hinsicht ein flottes Auto ...“

Bei seinen Ausflügen auf den Rundkurs heizt er pro Session maximal zwei Runden „volle Kanne“, der Rest ist Training für den Fahrer – und Schongang für den Motor. Schließlich wurde der Wasser-Boxer in der S-Version ab Werk auf 3,8 Liter aufgebohrt, was die Leistung auf 261 KW (355 PS) steigert. Bei einem Drehmoment von 400 Newtonmetern sprintet das S-Modell nun in 4,8 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 293 km/h. Christoph ist sich der Problematik mancher 996er- und 997er-Modelle (siehe auch Kaufberatung) durchaus bewusst. „Ich selbst hatte bislang allerdings keinerlei Motorenprobleme. Die einzige Reparatur war der Austausch des Lenkgetriebes. Und die Batterie musste mal getauscht werden. Ich habe allerdings auch jeden Stempel im Serviceheft. Bei den Inspektionen in der Porsche-Werkstatt hört sich der Mechaniker immer ganz genau in das Auto rein. Ich glaube, er würde

sofort bemerken, wenn sich in dieser Hinsicht etwas ankündigt.“

33 000 Kilometer hat er mit dem 997 S in drei Sommern schon abgespult (im Winter steht der Elfer in der Original-Porsche-Abdeckhülle in der beheizten Garage). Dabei geht Christoph Daniel bewusst sorgsam und pfleglich mit seinem Elfer um, fährt ihn immer erst warm, bevor es mal ambitionierter zur Sache geht, beispielsweise auf den umliegenden Pässen.

Dann darf es gerne auch mal eine Tour nach Slowenien sein, über Kranjska Gora ins Triglav-Gebirge oder über den Großglockner ins Salzburger Land. Freundin Elisabeth war bislang nicht gerade strikt autoaffin, doch im 997 fährt sie gerne mit – und übernimmt inzwischen auch schon mal selbst das Steuer. Kürzere Schönwetterausflüge, etwa zum nahe gelegenen Wörthersee, lassen sich unterm Alcantara-Dachhimmel und bei geöffnetem Schiebedach auch problemlos zu dritt absolvieren. Dann findet Christophs zwölfjähriger Sohn Noah seinen Platz auf dem Rücksitz und ist gerne mit von der Sommer-Partie „im Porsche durchs Porscheländ“. 🐾

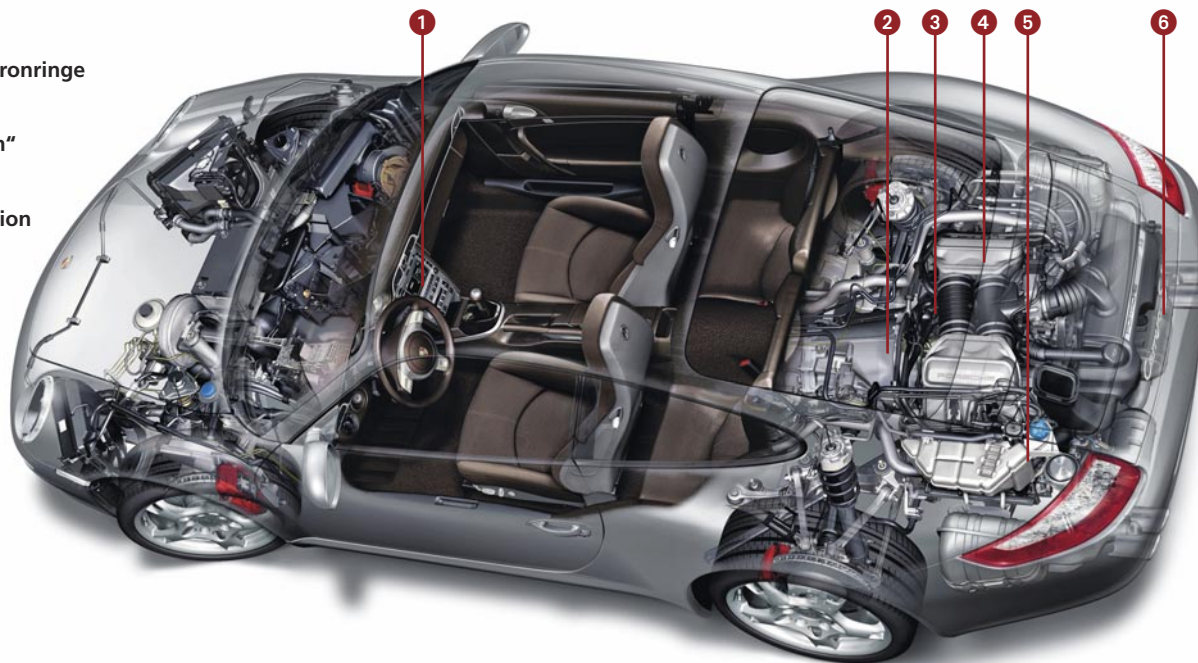
TECHNIK HOTKEYS

Porsche 911 Carrera S Coupé

 Motor 3.824 cm³ Sechszylinder-Boxer-Sauger	 Max. Leistung 261 kW (355 PS) bei 6.600/min	 Max. Drehmoment 400 Nm bei 4.600/min
 Höchstgeschwindigkeit 293 km/h	 Beschleunigung 4,8 s 0-100 km/h (Sport+)	 Gewicht 1.420 kg leer (DIN)
 Kraftstoffverbrauch kombiniert 11,5 l/100 km	 CO ₂ -Emissionen kombiniert 277 g/km	 Grundpreis in Euro 85 176 inkl. MwSt.

Herstellerangaben. Das Fahrzeug ist unter anderem ausgestattet mit H&R-Federn, Sport-Chrono-Paket, 19-Zoll-BBS-Lobster-Felgen, polierten Auspuff-Doppelend-Rohren und Tequipment-Rückleuchten

- 1 Audioanlage
- 2 Getriebe Synchronringe
- 3 Kurbelwelle
- 4 Motor-„Klopfen“
- 5 Kühler
- 6 Auspuff Korrosion



Gepflegt lohnt sich

Ist der Porsche 997 eine Kaufempfehlung?

Kommt drauf an. Frank Meißner, vom 9ELF-Partner Classic Analytics, weiß, worauf zu achten ist.

Die sechste Neunelfer-Generation erfreute sich mit der Rückkehr zu Rundscheinwerfern und ausgestellten Radhäuser ab dem Verkaufsstart 2004 bis ins Jahr 2012 großer Beliebtheit. Auch heute wird der 997 als Gebrauchter mit seinem klassischen Elferlook zunehmend wieder zum Objekt der Begierde. Denn teilweise werden frühe Carrera- und Carrera-S-Modelle schon um die 30 000 Euro angeboten. Doch hier ist Vorsicht geboten.

Zwar treten die schon vom Vorgänger-Motor des 996 (siehe auch 9ELF 1-2021) bekannten Probleme mit dem Kurbelwellen-Simmering nicht mehr so häufig auf, sind laut Classic-Analytics-Experte Frank Meißner aber nicht „aus der Welt“: „Außerdem kann es zu Problemen mit der Zwischenwelle kommen.“ Beim Getriebe seien mögliche Schwachstellen die Synchronringe für den 2. Gang, auch auf die Schaltzüge ist zu achten.

Und wie sieht es mit möglicher Korrosionsbildung aus? „Beim 997 kann Korrosion auftreten am Auspuff und den Auspuffschellen. Auch die Wasserpumpe mit -rohren, Ausgleichsbehälter, Kühler und Kühl-

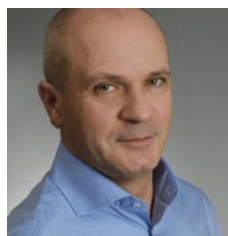
mittelkreislauf sowie der Thermostat sind mitunter korrosionsgefährdete Teile“, erklärt Frank Meißner. Bei der Elektronik und Elektronik könnten Audioverstärker und Steuergeräte sowie das Cabrio-Verdecksystem Problemstellen sein.

Etwas Sicherheit beim Kauf bringt der Scheckheft-Nachweis einer lückenlosen Wartung. „Allerdings sind die Wartungs- und Instandhaltungs-

kosten für den 997 auf einem sehr hohen Niveau“, so der Classic-Analytics-Experte. In einer Porsche-Vertragswerkstatt kommen da schnell mal 1.600 Euro pro Jahr zusammen. Das gönnt nicht jeder seinem Elfer.

„Noch teurer kommt allerdings ein kapitaler Motorschaden, die Instandsetzung kostet um die 25 000 Euro, was schnell einem wirtschaftlichen Totalschaden gleichkommt“ so Frank Meißner. Wer sicher gehen will, dem empfiehlt der Markt-Analyst eine

beratende Kaufbegleitung, wie sie beispielsweise Classic-Analytics anbietet. Damit und mit einer weiterhin pfleglichen Behandlung dürften einem gebrauchten Porsche 997 und seinem Besitzer viele unbeschwerte Kilometer bevorstehen.



Experte Frank Meißner

Modell	Zeitraum	Neupreis €	* 2017	* 2018	* 2019	* 2020	* 2021
Carrera Coupé	04-08	75 200	36 000	37 000	37 000	38 000	36 500
Carrera S Coupé	04-08	85 176	39 000	39 000	39 000	39 000	39 000
Carrera 4S Coupé	05-08	89 816	40 000	42 000	40 000	41 000	42 000
Carrera Cabrio	05-08	85 176	41 000	41 000	40 500	40 500	40 500
GT3	06-09	108 083	80 000	75 000	73 000	68 000	75 000
GT3 RS	06-09	129 659	120 000	118 000	116 000	114 000	114 000
Turbo Coupé	06-09	133 603	62 000	54 000	57 000	59 000	59 000
Turbo Cabrio	07-09	150 862	72 000	70 000	70 000	62 000	62 000
Carrera Coupé **	08-11	83 032	41 000	42 000	44 000	46 000	47 000
Carrera Cabrio **	08-11	93 980	46 000	46 000	47 000	48 000	51 000
Carrera S Coupé **	08-11	93 980	56 000	54 000	52 000	50 000	50 000
Carrera 4S Cabrio **	08-11	104 928	61 000	60 000	58 000	56 000	55 000
Carrera S Targa **	08-12	113 860	61 000	60 000	58 000	54 000	51 000

* Bewertung: Zustand 2 ** Facelift