



Glanzvoller Auftritt in "Indischrot": Das Farbleid besticht durch einen zweischichtigen Lackaufbau

RED, HOT AND SPICY

Für die meisten Porsche-Enthusiasten ist ein 964er mit Einzellader und Werks-Leistungssteigerung ein überaus scharfes Teil. So sah es auch Dieter Ohnstedt (52), Mitbegründer des Tuning- und Teilespezialisten FVD. Einem Interessenten hätte er die Umrüstung eines solchen Schmuckstücks für Clubsport-Zwecke verkaufen können. Doch Ohnstedt riet davon ab. Seine Begründung: "Das Auto ist ganz einfach zu schade, außerdem würde ein eventueller Rückbau leicht das Fünffache kosten!" Dennoch entstand ein Projektfahrzeug – mit Sinn für den feinen Unterschied und reichlich Sexappeal.

Dinslaken, 1. Mai 2009, 11.00 Uhr vormittags: Auf der Trabrennbahn haben die Porsche ihre Positionen bezogen. Auch im Ausstellungsbereich von FVD sind inzwischen zwei Exponate zu finden: ein schwarzer 997 der zweiten Serie und ein 1992er 911 turbo in "Indischrot". Allzu lange stehen sie noch nicht auf den ihnen zugewiesenen Plätzen – zum Leidwesen des an sich stresserprobten FVD-Managers George Kiefer. Vor dem großen Andrang will er die beiden Autos in seinen Stand einweisen. Zwei Fototermine mit PORSCHE SCENE machen natürlich auch Sinn und so werden diese in die Morgenstunden vorverlegt. Gleich bei der Einfahrt in das Veranstaltungsareal soll sich ein geeignetes Fotogelände befinden – im Prinzip ganz simpel. Für beide FVD-Exponate wird ein kurzer Abstecher vereinbart – mit länger werdender Warteschlange vor

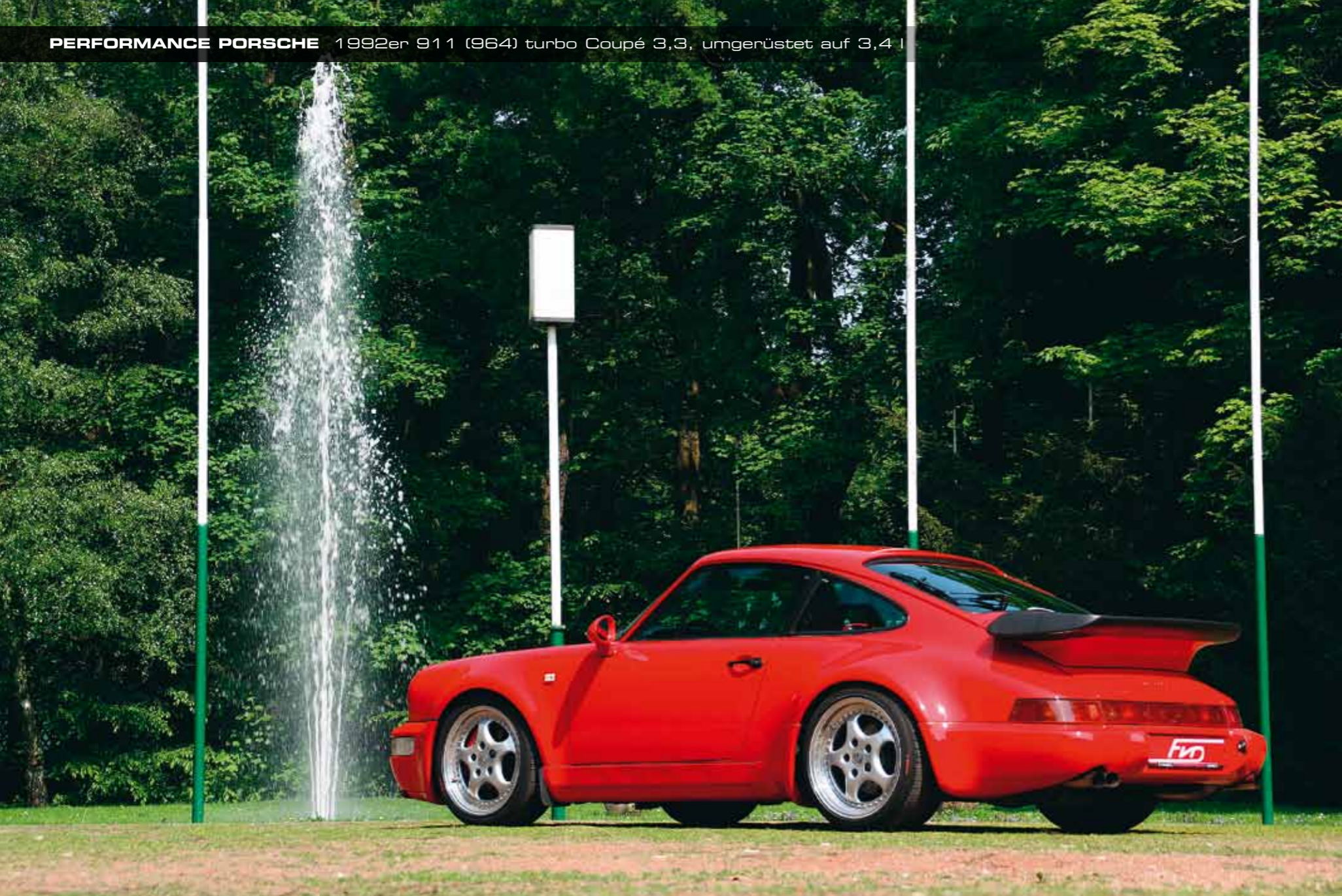
der Einlasskontrolle verlängert sich leider auch der Zeitplan. "Mir müsset langsam noifohre!", ruft Kiefer die Journaille zur Ordnung, "schonscht isch glaufet!"

Um es vorwegzunehmen: Für die Standbesetzung müssen keine Notfallpläne ausgegeben werden, die Autos treffen (gerade noch) rechtzeitig ein. Dort angekommen, räumt der "indischrote" 911 turbo mit einer Fehleinschätzung auf: Nein, bei diesem Objekt sei es nicht darum gegangen, eine Visitenkarte als Restaurationsbetrieb abzugeben, beteuert George Kiefer und fügt an, in diesem Bereich schon lange tätig zu sein. Vielmehr habe sich Dieter Ohnstedt, einer der

Unternehmensgründer, höchstpersönlich des Projekts angenommen und feine Unterschiede zur Serie herausgearbeitet. Auf den ersten Blick sind Einlässe zur Belüftung der vorderen Bremsen, weiße Blinkerläser sowie Bugschürzen-Unterteile des Typs 964 Carrera RSR 3,8 auszumachen. An den

Beatmungsgerät: aufgesetztes Leitwerk mit schräg gestelltem Luftgitter und umlaufendem Gummi-Profil





Schürzenjäger: An der Bugschürze fallen zusätzliche Frontspoiler-Unterteile des 964 Carrera RSR 3,8 auf

Schwarzwälder Stereosound: Das Edelstahl-Sportauspuffsystem mündet in zweiflutige, doppelte Endrohre

dem 964 turbo 3,6 in Verbindung mit innenbelüfteten und gelochten Scheiben stellen Top-Verzögerungswerte in Aussicht. Für sportliches Handling steht das in Höhe, Zug- und Druckstufe einstellbare Bilstein-Gewindefahrwerk mit jeweils doppelten Schraubenfedern und der Typbezeichnung "B16 PSS9".

Das Interieur ist an das attraktive Gesamtpaket angepasst worden: Ein Vierspeichen-Airbag-Volant mit Wildleder-Lenkkranz ergänzt die schwarze Original-Vollleder-Ausstattung, elektrisch verstellbare Leder-Sportsitze mit hohen Außenwangen sowie den schwarzen Veloursteppich. Aluminium und Leder werten Schaltknäuf sowie Handbremshebel aus dem Porsche-Equipment-Programm auf. Aus Edelstahl gefertigte Einstiegsleisten mit "turbo"-Schriftzügen unterstreichen die sportlich-gediegene Note. Dabei gerät fast in Vergessenheit, dass Dieter Ohnstedt ein gegenteiliger Kundenauftrag vorlag. Für Einsätze im Clubsport sollte die vollständige Inneneinrichtung herausgerissen werden! "Aber das haben wir dann nicht übers Herz gebracht!", zitiert George Kiefer den

älteren der beiden FVD-Frontmänner. "Stattdessen ist dieses Auto nun in unserem Besitz. Der Kunde hat einen 996 turbo für seine Sportfahrer-Lehrgänge von uns bekommen." Fazit: Wie einem aufgeladenen 964 Coupé der frühen 90er Jahre auf die Sprünge geholfen werden kann, ohne seinen Charakter zu verändern, hat der Freiburger Tuning- und Teilespezialist FVD eindrucksvoll demonstriert.

Die mögliche Botschaft der Zweischicht-Lackierung in "Indischrot" lautet: red, hot and spicy – rot, heiß und scharf. Die Publikumsresonanz am 1. Mai 2009 spricht für sich. Die Bandbreite der Kommentare reicht von "Haben wollen!" über "Hätte ich meinen bloß nicht abgegeben!" bis hin zu: "Komisch – vor einer Stunde war ich schon einmal hier. Aber da war noch kein Auto. Wie gut, dass ich wiedergekommen bin." Ja, wie gut!

Text: Carsten Krome
Fotos: Dieter Debo, FVD,
Torsten Ganser
Redaktionelle Mitarbeit:
Torsten Ganser

Sicherer Halt:
in Höhe und Neigung elektrisch verstellbare Leder-Sportsitze mit langen Außenwangen

Spritziger Antritt: In weniger als fünf Sekunden erreicht das leistungsgesteigerte Coupé 100 km/h

Flanken fallen weiße Seitenblinker sowie Seitenschweller-Verkleidungen mit vorderen Steinschlag-Schutzdecken des turbo 3,6 auf. Unterhalb des Original-Heckspoilers mit seinem umlaufenden Gummiprofil zeigt sich eine Schürze mit dem mittleren Element des 964 Carrera RS.

Im Motorraum schlägt ein sechszylinderiges Herz aus Leichtmetall mit individuellem Abgas-Turbolader und Ladeluftkühlung. Werksseitig verfügt das Aggregat über das Leistungspaket "X33". Es beinhaltet neben strömungsoptimiert bearbeiteten Ansaugkanälen zwei Spezial-Nockenwellen, deren Bestimmung in größeren Überschneidungszeiten und größerem Ventilhub liegt. So bringt es der 3,3 Liter große Boxer auf 355 Pferdestärken. Weitere 45 PS liefern zusätzliche FVD-Maßnahmen, basie-

rend auf einer Hubraumerweiterung um 100 ccm inklusive Mahle-Kolben. Zur Schwarzwälder Sonderbehandlung zählen Sport-Nockenwellen sowie Ventiltfedern mit Titantellern. Neue Haupt- und Pleuellager, Dilavar-Stehbolzen sowie neue Bypassleitungen inklusive Bypassventil gehören ebenfalls zur umfassenden Überarbeitung des Triebwerks mit Kennbuchstaben M30/69 S. Eine spezielle Ladedruckfeder lässt wie weiland im 930 turbo 3,3 Gruppe B einen maximalen Ladedruck von 1,0 bar zu. Wärmetauscher des 911 Carrera 3,2 tragen zu erhöhten Durchlasswerten bei. Obendrein sind Motorlager des 964 Carrera RS sowie eine kunststoffbeschichtete Motorverblechung mit an Bord. Edelstahl-Sportschalldämpfer mit runden Doppel-Endrohren an beiden Seiten schaffen eine angemessene Auspuffakustik.

Das Sechsgang-Schaltgetriebe mit der Kennung G50.33 in Export-Ausführung und Übersetzung für die Schweiz ist vom 993 Carrera RS entliehen. Einige Besonderheiten: verkürzte Schaltwege, erleichterte Schwungscheibe, asymmetrisches Sperrdifferential (40 Prozent Zug, 65 Prozent Schub), Sportkupplungskit. Der Antrieb erfolgt wie gehabt über die Hinterräder. Optimalen Grip versprechen Pirelli "P Zero Rosso" in den Größen 225/40 ZR18 vorn sowie 265/35 ZR18 hinten. Sie sind auf dreiteiligen Speedline-Felgen in acht und zehn Zoll Breite montiert. Außenschüsseln mit dem Schriftzug "Speedline for PORSCHE" bezeugen die Authentizität des Räderwerks. An der Hinterachse kommen zusätzlich an jeder Seite 15 Millimeter starke Distanzscheiben zum Einsatz. Schon in der Serie rot lackierte Vierkolben-Aluminium-Bremssättel aus

Zählerstand: Im Bild dokumentiert der Tachometer eine Laufleistung unterhalb der 80.000 Kilometer



TECH-SPECS

1992er 911 (964) turbo Coupé 3,3, umgerüstet auf 3,4 l

(Halteangaben, abgeglichen mit Herstellerangaben)

Typ: 1992er 911 (964) turbo Coupé 3,3 mit Werks-Leistungssteigerung, umgerüstet auf 3,4 l

Karosserie: 2-türige, 2+2-sitzige, selbsttragende Coupé-Karosserie aus beidseitig feuerverzinktem Stahlblech mit Stahl-Schiebedach; Zweischicht-Lackierung im Originalfarbton "Indischrot"

Aufbau: Bugschürze mit Einlässen zur Kühlung der vorderen Bremsen, weißen Blinkergläsern sowie nachgerüsteten Frontspoiler-Unterteilen Typ 964 Carrera RSR 3,8; Scheinwerfer-Waschanlage, weiße Seitenblinker, Grünkeil-Windschutzscheibe, elektrisch verstell- und beheizbare Außenspiegel; Original-Schwellerverkleidungen mit vorderen Steinschlag-Schutzecken Typ 964 turbo 3,6; Heckscheibe mit integriertem Wischer; feststehender Heckflügel mit umlaufendem Gummi-Profil sowie verchromtem turbo-Schriftzug;

Gemischtaufbereitung: mechanisch-hydraulische Bosch-Kraftstoffeinspritzung Typ "K-Jetronic"

Zündung: Batterie-Hochspannungs-Kondensatorzündung (BHKZ), kontaktlos

Abgasanlage: Edelstahl-Sportschalldämpfer mit zweiflutigen, runden Doppel-Endrohren

Hubraum: 3.400 ccm

Motorleistung (Werksauslieferung): 355 PS bei 5.750/min

Motorleistung (modifiziert): 400 PS bei 5.750/min

maximales Drehmoment (Werksauslieferung): 471 Nm bei 5.000/min

maximales Drehmoment (modifiziert): 490 Nm bei 5.000/min

Höchstdrehzahl: 6.900/min

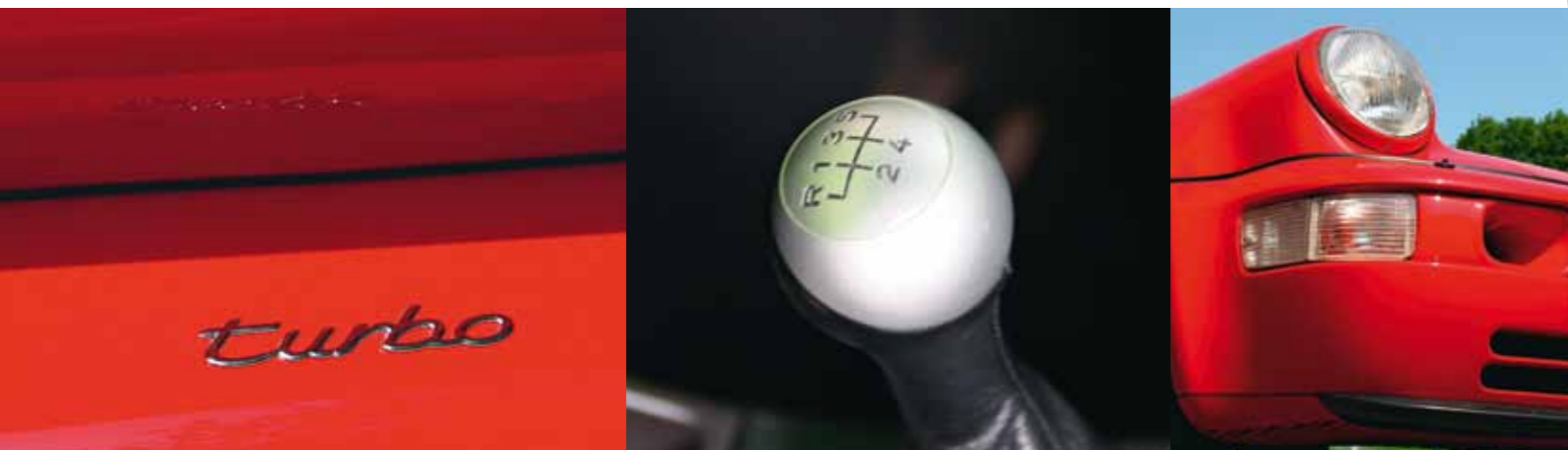
Kraftübertragung: Sechsgang-Schaltgetriebe

doppelten Schraubenfedern, Tieferlegung um 40 Millimeter; angepasste Achsgeometrie; Stabilisator (22 Millimeter Durchmesser)

Räder: dreiteilige Original-Speedline-Aluminium-Felgen (8J x 18 ET52 vorn und 10J x 18 ET61 hinten), Außenschüsseln mit Original-Schriftzügen "Speedline for PORSCHE"; Nabenabdeckungen mit schwarzen Wappen, an der Hinterachse in Verbindung mit 15-Millimeter-Distanzscheiben je Seite

Reifen: Pirelli "P Zero Rosso" (225/40 ZR18 vorn und 265/35 ZR18 hinten)

Interieur: schwarze Original-Vollleder-Ausstattung, Vierspeichen-Airbag-Lenkrad mit Wildleder-Kranz; in Höhe und Neigung elektrisch verstellbare Leder-Sportsitze mit langen Außenwangen; schwarzer Velourstepich, Porsche-Tequipment-Aluminium-/Leder-Schaltknäuf, Porsche-Tequipment-Aluminium-/Leder-Handbremshebel, Edelstahl-Einstiegsleisten mit "turbo"-Schriftzug; elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung; automatische



Auf dem Motordeckel: Ein verchromter "turbo"-Schriftzug weist auf ein besonderes Herzstück hin

Kein Hinweis auf das Getriebe des 993 Carrera RS: Tequipment-Schaltknäuf noch mit Fünfgang-Schema

Einleuchtendes FVD-Konzept: weiße Blinkergläser und Lufteinlässe zur Kühlung

dunkelrotes Rückleuchtenband; Heckschürze mit Mittelelement Typ 964 Carrera RS/911 (964) turbo 3,6

Motor: luftgekühlter Sechszylinder-Leichtmetall-Boxer (Kennbuchstabe M30/69 S) mit Abgas-Turboaufladung sowie Ladeluftkühlung, zwei Ventile pro Zylinder; Werks-Leistungskit "X33", bestehend aus zwei oberliegenden, über Steuerketten angetriebenen Spezial-Nockenwellen für größere Überschneidungszeiten und größeren Ventilhub sowie strömungsoptimiert bearbeiteten Ansaugkanälen; FVD-Leistungssteigerung durch Hubraumerweiterung auf 3,4 Liter mittels Mahle-Kolben, Sport-Nockenwellen, Sport-Ventilfedern mit Titantellern, neue Haupt- und Pleuellager, Dilavar-Stehbolzen, neuer Bypass mit Bypassleitungen und Bypassventil, Ladedruckfeder (maximal 1,0 bar), Wärmetauscher Typ 911 Carrera 3,2 mit höherem Durchlass, Motorlagersatz Typ 964 Carrera RS, kunststoffbeschichtete Motorbleche

Schmierensystem: Trockensumpfschmierung

be Typ 993 Carrera RS (Ausführung/Übersetzung für die Schweiz, Kennbuchstabe G50/33), Schaltwegverkürzung, asymmetrisches Sperrdifferential (40 Prozent Zug/65 Prozent Schub); Sport-Kupplungskit mit erleichtertem Schwungrad; Antrieb auf die Hinterräder

Bremssystem: rundum serienmäßige, rot lackierte Vierkolben-Aluminium-Festsattel Typ 964 turbo 3,6; innenbelüftete und gelochte Scheiben (vorn 322 x 32 Millimeter, hinten 299 x 28 Millimeter); Bosch-ABS

Radaufhängungen (vorn): einzeln an McPherson-Federbeinen und Querlenkern aus Leichtmetall; in Höhe, Zug- und Druckstufe einstellbare Bilstein-Stoßdämpfer Typ "B16 PSS9" mit doppelten Schraubenfedern, Tieferlegung um 40 Millimeter; angepasste Achsgeometrie; Stabilisator (21 Millimeter Durchmesser)

Radaufhängungen (hinten): einzeln an Federbeinen und Schräglenkern aus Leichtmetall; in Höhe, Zug- und Druckstufe einstellbare Bilstein-Stoßdämpfer Typ "B16 PSS9" mit

Klimaanlage, Porsche-Radio-CD-Kombination Typ "CR21", Zwei-Wege-Lautsprechersystem

Leergewicht: 1.464 kg

Höchstgeschwindigkeit (Serie): 280 km/h

Höchstgeschwindigkeit (modifiziert): ca. 295 km/h

Beschleunigung (0 - 100 km/h, ab Werk): 4,7 sec.

Listenpreis (03/1992, 911 (964) turbo Coupé 3,3 mit Werks-Leistungssteigerung): 211.050 D-Mark

Einzel-Aufpreis Werks-Leistungssteigerungs-Option "X33" (1992): 19.500 D-Mark

Einzel-Aufpreis Speedline-Rädersatz (1992): 15.000 D-Mark (ohne Bereifung)

Laufleistung zum Zeitpunkt des Motorumbaus/Revision: 56.000 km

Laufleistung zum Zeitpunkt der Fotoproduktion (1. Mai 2009): 72.458 km

