

Telematik-Feature: Connected Car 2.0 – so analysieren die Profis!

WERK 1

sports | cars | culture



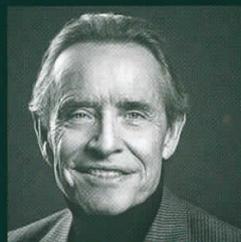
MÄRZ - APRIL
2015

WERK 1



Ein Sonderfall

Werksleistungsgesteigerter
Porsche 911 turbo 3.6 (964)
aus Elmar Willretts
Lebenswerk.



MONSIEUR LE MANS

Am Neujahrstag 2015
feierte Langstrecken-
Ex-Weltmeister Jacky
Ickx 70. Geburtstag –
unsere Hommage.



Ein Porsche auf Leichten Sohlen

1.020 Kilogramm: Die Anatomie des DP Classic RSR.



WO EINST
DER MYTHOS
ENTSTAND

Club-Ausfahrt zu
den Schauplätzen
der Porsche-Saga.



AUSGABE MÄRZ-APRIL 2015
D 5,50 € / A 5,90 € / CH 9,90 SFR

Schwarz-Arbeit

Der Alterung vorbeugen: Reifen lagern wie guten Wein.

Die gute Nachricht vorweg: Erst ab einem Alter von etwa fünf Jahren verliert ein Reifen an Geschmeidigkeit und Grip. Er wird dann keinesfalls schlagartig unfahrbar, verliert aber seine ursprüngliche Ausgewogenheit zusehends im Lauf der folgenden Jahre. Die Fahrweise wird zunehmend zickig.

Doch für ein Sammlerstück, das mehr gehegt als gefahren wird, ist das immer noch ein knapp bemessener Lebenszyklus. Ein 13 Jahre alte Satz Holzreifen, der im aktuellen Porsche-Testprogramm mit von der Partie war, stellte auf jeden Fall auch hinsichtlich der erreichbaren Bremswege ein erkennbares Risiko dar. Und das ausgerechnet bei demjenigen Auto, das damals als erstes die Bremsen-Technologie der innenbelüfteten Stahlscheiben von den Le Mans-Einsätzen des Werksteams in den Alltag des Straßenverkehrs transportiert hat.

Doch auch der Effekt der Reifenalterung lässt sich einbremsen, wenn man mit etwas Sorgfalt vorgeht. Es ist beim Porsche so ähnlich wie bei gutem Wein: Er wird im steigenden Alter durch Zuwendung immer besser. Das gilt auch für die Reifen. Im Dunklen und bei niedrigen Temperaturen gelagert, altern Reifen weniger rapide. So hebt man idealerweise den Satz Räder für die kommenden Genusstouren während der Winterpause im kühlen Keller auf, während der betagte Porsche auf einem – vielleicht weitgehend abgefahrenen – Satz „Standreifen“ parkt.

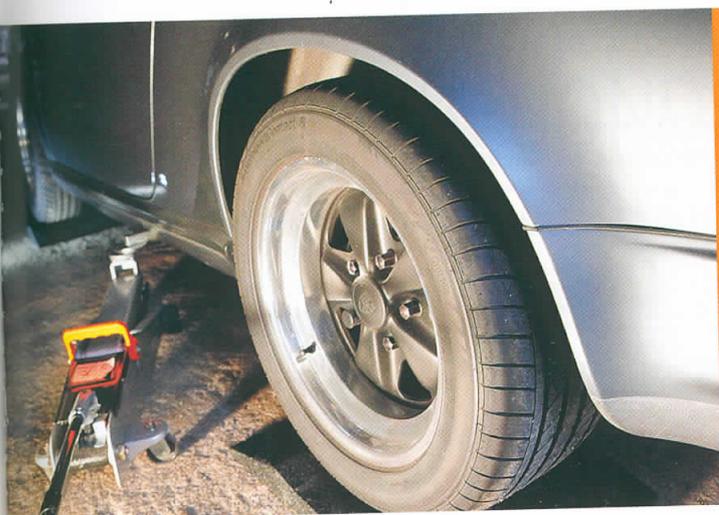
Ein gewisse Behändigkeit beim Radwechsel ist hier sicher nützlich, bevor man wieder starten kann. Normalerweise ist wohl der Weg auf die nächste Hebebühne unumgänglich – aber darauf ist auch nicht jeder Car-



rrera-Besitzer geeicht. Zweimal Hebebühne, beim Abstellen und zur Inbetriebnahme, kann einem zu viel werden, muss aber nicht. Es gibt ein paar Hausmittel für den geschmeidigen Fuhrpark-Chef, der mit Radkreuz, Druckluftprüfer und Drehmomentschlüssel selber zu recht kommt.

Für den klassischen Carrera genügt ein kompakter Rangierwagenheber in Verbindung mit der passenden FWK-Wagenheberstütze, die es erlaubt, den Klassiker annähernd im Schwerpunkt anzuheben. Kostenpunkt: Zusammen circa 60 Euro. Unsere Fotos zeigen die De-

Man kann diesen Effekt jedoch leicht mindern, indem man die besten Abstell-Tricks für schöne Autos berücksichtigt: Erstens darf man die Reifen so hart aufpumpen, wie es eben geht. Dabei spielt die Kenntnis vom Berstdruck der Felge eine diskrete Rolle, der für die meisten Porschefelgen bei 4,5 bar liegt (Details hierzu im Fahrerhandbuch). Mehr Druck kann schädlich sein. Doch auch solcherart knallhart aufgepumpte Reifen kommen oft mit allzu eckiger Kontur aus dem Winterlager und machen die ersten Ausfahrten zur zitterigen Angelegenheit. Drei bewährte Mittel schaffen Abhilfe: Einmal können das sogenannte Unterstellböcke sein,

A close-up photograph of a silver car's front wheel. The wheel is mounted on a silver alloy rim. A red and black jack stand is positioned under the wheel, supporting the car. The car's body is visible in the background, showing a sleek, aerodynamic design.

Wagenheber plus Stützarm bieten die Möglichkeit, das gute Stück auf einer Seite einfach hochzuheben. Man kann auf die sinnreichen Reifenschuhe aber auch schlicht drauffahren, damit der Porsche richtig steht.

tails dieser Ausstattung: Der Wagenheber wurde mit Unterstützung durch einen kundigen Rennmonteur in der Ausstattung so gewählt, dass er beim Leerhub flott nach oben flitzt, während mit dem Fahrzeuggewicht auf dem Teller eine andere Übersetzung hilft, den halben Porsche mit Eleganz nach oben zu stemmen. So gelingt es, eine komplette Fahrzeugseite in einem Aufwasch anzuheben. Der Rest ist routinierte Bodenakrobatik mit dem Radkreuz und der Umgang mit Luftdruckprüfer und Drehmomentschlüssel für die richtigen Anzugsmomente der Radmuttern.

Fast unumgänglich bleibt der Effekt der Standplatten für die Reifen, sobald ein Fahrzeug mal über ein paar Monate zum Stehen kommt, wie das gerade bei Sammlerstücken unumgänglich ist. Dieser Schaden ist bei guten Sportreifen mit ihren fein konstruierten Karkassen unvermeidlich und lässt das gute Stück bei der ersten Fahrt zur Inbetriebnahme zittern und beben, dass den Insassen die Zähne klappern. Gelegentlich wird der Effekt der Unrundheit durch Standplatten bei weiteren Fahrten zunehmend milder. Man kennt jedoch auch viele Fälle, wo praktisch neuwertige Reifen auf den Müll fliegen müssen, weil sie den Rundlauf auf der Radnabe einfach nicht mehr adäquat beherrschen.

auf die das Fahrzeug so aufgebockt wird, dass die Räder nicht den Boden berühren (14 Euro pro Paar). Mit etwas Phantasie lassen sich auch geeignete Betonsteine vom Baumarkt (Kantenlänge 20 cm für Carrera G) so unter den Radaufhängungen platzieren, dass das gute Stück stabil steht und die Reifen dennoch rund bleiben.

Die vollständigste Vermeidung von Standplatten gelingt allerdings nur mit sogenannten Radschuhen, auf die man den Porsche zum Winterschlaf einfach drauffährt. Wir fanden ein besonders sinnreich konstruiertes Muster bei der Firma „DasMobilwerk“ in Echterdingen (<http://www.dasmobilwerk.de>), die auch den geeigneten Auto-Paletot für den schlafenden Carrera im Sortiment führt. Der abgebildete Reifenschuh besteht aus geschredderten Altreifen und besitzt durch sinnreiche Herstellung mittels Hochdruckpresse eine besonders nachgiebige Stellmulde, die den Reifen auf großer Fläche gleichmäßig abstützt. Die hier gezeigte Version wird in Deutschland hergestellt und passt gut für alle Porsche-Modelle der vergangenen 40 Jahre. Sie kann Reifenbreiten bis 385 Millimeter aufnehmen. Die verschiedenen Raddurchmesser der Porsche Modelle ab 1949 variieren mit 600 bis 635 mm weitaus weniger, als die Felgendurchmesser von 16 bis 19 Zoll glauben machen.

Dadurch passen die älteren Radkombinationen ebenso gut auf die gewölbt ausgeformte Stellfläche wie die neueren. Versuche mit dem Mobilwerk-Reifenschuh haben ergeben, dass für die Inbetriebnahme nach der Winterpause nur der Luftdruck der Reifen wieder passend abgesenkt werden muss, nachdem er für die Winterpause auf 4,5 bar angehoben wurde. Der doppelte Besuch auf der Hebebühne kann ebenso entfallen, wie die Anschaffung eines zweiten Radsatzes. Für die älteren Modelle 356 ab 1949 und 911 ab 1963 sind schmalere Ausführungen des Radschuhs in etwa zum halben Preis verfügbar.

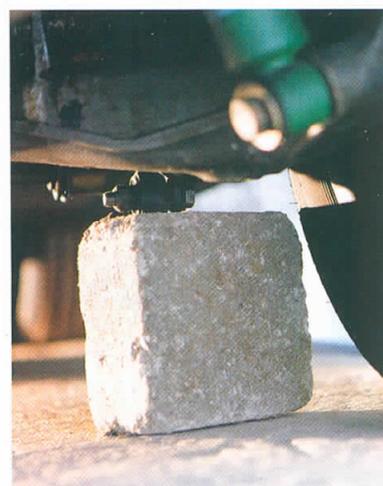
Wem das zu viel wird: Die Porsche-Zentren helfen hier natürlich auch gerne weiter, von der Reifenmontage bis zur Aufbewahrung über den Winter, wahlweise für den Reifensatz oder das komplette Fahrzeug. Es gibt auch keinen besonders triftigen Grund, alte Reifen

den Luftdruck wieder auf die Werksangabe aufpumpen. Zumeist herrscht dann Grund zur Freude, denn in aller Regel sind die Standplatten weg.

Wir empfehlen ausdrücklich, hierbei den öffentlichen Verkehr zu meiden und vielmehr einen einsamen Feldweg oder einen leeren Parkplatz auszuwählen. Dabei keinesfalls schneller als Tempo 40 fahren, in Kurven noch viel langsamer: Die praktisch luftleeren Reifen rutschen sehr leicht aus dem Felgenbett und sind anschliessend ebenso hinüber wie die Felge, mit der das passiert. Doch in fast allen Fällen sind anschließend die Standplatten weg, und der vorsichtige Carrera-Besitzer hat etwa 1.000 Euro für einen neuen Reifensatz gespart. Das reicht schon beinahe für den Fahrerlehrgang, siehe oben.

werk1.9 words: michl koch

werk1.9 pics: michl koch



Ob das Schmuckstück auf Betonblock oder auf Böcken steht: Mit der FWK-Stütze gelingt Hubarbeit am Carrera auch auf engem Raum.

wegzuwerfen, solange sie noch Profil aufweisen: Ein Fahrerlehrgang bei der Porsche Driving School (Kursprogramm siehe Porsche-Webseite), rechtzeitig anberaumt, trainiert Fahrzeug und Fahrer im artgerechten Umgang – und verhindert zudem die gefürchteten „Standplatten“ zugleich mit der gefürchteten Überalterung. Beim Fahrer, wo derlei Standschäden eher im Kleinhirn auftreten können, gleichermaßen.

Der ultimative Trick für Reifen, bei denen die Standplatten partout nicht mehr verschwinden wollen, ist dagegen nicht ganz ohne Risiko und sollte deshalb mit besonderer Vorsicht ausgeführt werden.

Erstens den Luftdruck aller vier Reifen absenken auf 0,4 bar. Zweitens ganz behutsam losrollen. Bereits gehobenes Fussgängertempo reicht aus, die Reifenkarkasse so emsig durchzukneten, dass sie rasch warm wird und dabei die Spannungen aus den der Standplatten verliert. Drittens nach etwa zehn Minuten äusserst behutsamer Fahrt mit den annähernd luftleeren Reifen

WERK1 | Bezugsquellen

Wagenheber-Stütze FWK für alle Porsche 911, 356, 914: 25,50 Euro bei Ebay-Shop PKW-Kauert oder bei Künnemeyer, Adolph-Kolping-Str. 48, 33175 Bad Lippspringe

Rangierwagenheber 2 t plus Unterstellböcke ab 40 Euro im Ebay-Shop VidaXL

Reifenschuh geeignet für 15-18 Zoll Raddurchmesser, bis 385 mm Reifenbreite, vier Stück 139 Euro plus Versand bei „das MOBILWERK GmbH“, Brunnenweg 10, 70771 Echterdingen