



## Vom freien Fall zur freien Farbwahl

Bevor Jürg Schmitter (39) in einen 1991er 964 turbo II 3,3 einstieg, besaß er das Vorgängermodell, einen 930 turbo 3,3. Beim Blick auf die Entwicklungsgeschichte erübrigt sich die Frage nach den Gemeinsamkeiten. Für den Enddreißiger aus Gerzensee im Schweizer Kanton Bern war die Herkunft der Außenfarbe interessanter. Den Orangeton verarbeitete der Autolackierer selbst und wusste von Anfang an: Der 997 GT3 RS stellte ihn 2006 vor. Er war sich nicht zu hundert Prozent sicher, ob die runde Urform des Porsche turbo dazu passen würde. Bei einem deutschen Protagonisten holte er sich die Bestätigung, beim PORSCHE-SCENE-Shootingday am 30. April 2011 auf dem Schweizer Flugplatz Interlaken die Absolution: Ja, beides geht zusammen!

**30. April 2011, PORSCHE-SCENE-Shootingday auf dem Flugplatz Interlaken:**

Fotograf Mike Kaufmann rückte Jürg Schmitters 1991er 911 turbo II (964) 3,3 ins rechte Licht



Überraschender Einblick: Die Interieurfarben Grau und Orange lassen Gedanken an den 2006er 997 GT3 RS aufkommen, gesteppte Türtafeln sind Reminiszenzen an Auto-Klassiker

In den späten achtziger und frühen neunziger Jahren ließen die Abwertung des US-Dollar sowie Vorboten einer aufkommenden Wirtschaftskrise den Porsche-Umsatz in USA zurückgehen. Für das angeschlagene Unternehmen war das nicht einfach zu verkraften. Der einstige Stolz der Porsche-Flotte, der 930 turbo 3,3, musste vom amerikanischen Neuwagenmarkt zurückgezogen werden. Durch immer strengere Gesetze hatte der seit den Werksferien 1977 fest etablierte Dauerbrenner an Gewicht zulegen müssen. Außerdem gab sein Einzylinder-Motor in Abgas-optimiertem Zustand gerade noch 282 PS ab. Beides war den Fahrleistungen nicht zuträglich. Sie entsprachen jenen des 1989er Carrera 2 mit 250 PS aus einem 3,6 Liter großen Saugmotor. Der höhere Preis des 930 turbo 3,3 war nicht länger gerechtfertigt. Die Konsequenz: Ein zeitgemäßer Leistungsträger musste her. Dieser durfte auf der neuen Fahrzeugkonzeption mit der internen Bezeichnung 964 basieren. Ein Zugewinn an Motorkraft sollte die gewohnte Modellhierarchie wieder herstellen. Was fehlte, waren Zeit und Entwicklungsbudget. Es galt, den existierenden Motortyp 930/68 aus dem 930 turbo 3,3 zu überarbeiten und in die verbreiterte Karosserie des aktuellen Carrera 2 einzupassen. Die Aggregatekennung M 30/69 dokumentierte den hohen Verwandtschaftsgrad.

Zusätzliche PS versprachen ein vergrößerter Abgas-Turbolader und eine neu gestaltete Druckanlage. Der Ladeluftkühler legte um 50 Prozent an Fläche zu, während der Heckdeckel in seinen Grundzügen mit dem 930 turbo 3,3 übereinstimmte. Die umlaufende Gummilippe des Heckspoilers – mit dem 930er identisch – signalisierte Kontinuität. Der Katalysator mit einem Keramik-Träger wich einer Ausführung aus Metall, die weniger Abgas-Gegendruck erzeugte. Eine druckgesteuerte Kennfeld-Zündanlage ohne Klopfensensor ersetzte die Hochspannungskondensator-Zündung (HKZ). Porsche griff auf Erfahrungen mit der leistungsgesteigerten Kit-Variante des Vorgängermodells zurück. Der Zweiventil-Motortyp M 30/69 war für bleifreie 98-ROZ-Kraftstoffe vorgesehen. Durch einen Schalter konnte ein zweites Zündkennfeld angewählt werden, welches den Betrieb mit 95-ROZ-Treibstoff erlaubte. Die kontinuierlich fördernde Bosch-Einspritzung des Typs KE-Jetronic blieb erhalten. Für die Ventilhübe und Steuerzeiten galt dasselbe. Die Maßnahmen bewirkten insgesamt einen Leistungsanstieg auf 320



**Leder mit Alcantara kombiniert:** Recaro-Profilenschalensitze des Typs "Sportster SC" mit professionell verarbeiteten Bezügen aus gegerbten Tierhäuten und italienischem Mikrofaserstoff



**Im Rückspiegel:** Vor der Umlackierung war der turbo II in der Obhut des Schweizer Cargraphic-Importeurs Romocar, drei Vorbesitzer hatten das Vergnügen mit dem "Gran Turismo"



**Edles Metall:** Nicht nur die Türeinstiegs-Blenden kommen ohne schützenden Lack aus, auch die Instrumentenringe legte Jürg Schmitter frei – und polierte sie von Hand auf Hochglanz



**Gestalterische Elemente:** Cargraphic "Racing" in 9J x 18 ET46 vorn sowie 11J x 18 ET58 hinten mit Pirelli "P ZERO ROSSO Asimetrico" (225/40 ZR18 vorn und 285/30 ZR18 hinten)



**Markenbewusstsein bis in die Kopfstützen:** Das Porsche-Wappen setzt einen besonderen Akzent in den Sportsitzen, für Jürg Schmitter ist es nicht der erste Elfer mit Turbo-Aufladung



**Großflächiger Einsatz von Alcantara:** Der Mikrofaserstoff wird in Lizenz seit 1974 ausschließlich in einem italienischen Werk der Alcantara S.p.A. in der umbrischen Provinz Terni produziert

PS bei 5.750/min sowie ein maximales Drehmoment von 465 Newtonmetern bei 4.400/min. Damit war das Entwicklungsziel erreicht. Der 964 turbo 3,3 nahm wieder die Spitzenposition ein, wenn auch auf Kosten rustikaler Verbrauchswerte. Unter dem Druck des wichtigen US-Marktes entstanden in den Produktionsjahren 1991 und 92 3.660 Einheiten. Sporeinsätze in der IMSA-Supercar-Meisterschaft mit serienah gehaltenen 911 turbo II unterstrichen das Comeback in den Staaten. Das Brumos Racing Team aus Jacksonville führte 1991 und 92 die siegreichen Einsätze durch. 1993 trat der 911 turbo 3,6 die Nachfolge an.

Aber nicht nur in der IMSA-Supercar-Meisterschaft – im Weissacher Entwicklungszentrum bemühten sich Porsche-Ingenieure, den Turbo-Treibsatz auf dem Grundmotortyp

M64 aufzubauen. Dank gezielter Eingriffe war es möglich, das Kurbelgehäuse, die Zylinder, die Zylinderköpfe mit dünner ausgelegten Kühlrippen, die Kurbelwelle und Pleuelstangen vom 964er-Saugmotor zu übernehmen. Die Kolben bauten weniger hoch, da der Turbomotor mit einem Verdichtungsverhältnis von 7,5 : 1 arbeitete. Die KE-Jetronic blieb ein letztes Mal an Bord, allerdings mit vergrößertem Querschnitt. Die Anhebung des Hubraums um 300 ccm ließ diesen Schritt erforderlich werden. Der maximale Ladedruck stieg von 0,82 auf 0,92 bar an. Eine stärkere Feder im Abblaseventil bescherte den Zugewinn - ein genialer Kunstgriff! Damit waren nicht nur die Nockenwellen, sondern auch der Betriebsdruck identisch mit dem 911 turbo S. Auf einen hydraulischen Ventilspiel-Ausgleich verzichtete Porsche. Auch in die Ansaug- und

Turboanlage hätte investiert werden müssen. Trotzdem kletterte die PS-Ausbeute der 3,6-Liter-Version von 320 auf 360 PS. Das maximale Drehmoment erhöhte sich um 70 Newtonmeter auf 520 bei 4.200/min. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 289 km/h. Durch den Verzicht auf eine elektronische Ladedruck-Regelung und Beibehaltung der Bosch-KE-Jetronic blieb der Verbrauch auf hohem Niveau. Er pendelte sich bei rund 20 Litern bleifreiem Superbenzin (98 ROZ) ein.

Im Verlauf der Modelljahre 1993 und 94 entstanden 1.437 Einheiten des 911 turbo 3,6. Er war Wegbereiter des 993 biturbo: Dieser 408 PS starke Supersportler interpretierte 1995 die Erbanlagen seiner Vorgänger neu, führte zwei Turbolader, einen größeren Ladeluftkühler, die elektronische Regelung des Ladedrucks, Heißfilm-Luftmassenmessung

und noch intensivere Abgasreinigung ein. Ungeachtet einer Höchstgeschwindigkeit von 291 km/h sank der Durchschnittsverbrauch unter 20 Liter Kraftstoff pro 100 gefahrene Kilometer. Das neue Zauberwort lautete "Energieeffizienz". Die Wandlung des 911 turbo trug zum Umbau des Porsche-Images erheblich bei. Das weiß auch Jürg Schmitter, Eidgenosse und Enddreißiger. Der Autolackierer aus Gerzensee im Schweizer Kanton Bern besaß zunächst den Urtyp aller Porsche mit Abgas-Turboaufladung, den 930er. Der Einzel-lader fiel einem spektakulären Unfall auf einer Passstraße zum Opfer. Bei herbstlichen Verhältnissen rutschte Schmitter auf Schmelzwasser erst in Richtung Gegenfahrbahn und dann im freien Fall einen Abhang herunter. "Die Strecke war bereits winterfest präpariert worden", schildert der Alpenländer. "Dazu gehört die Demontage der Mittelleitplanken.

Bei Schneefall könnten sie zerdrückt werden. Unten bei der Anfahrt auf die Passhöhe stand auch ein Warnhinweis. Aber ich wollte vor der kalten Jahreszeit noch einmal vollen turbos Schub genießen!" Mit einem gebrochenen Mittelhandknochen kam er glimpflich davon.

Der 930 turbo 3,3 war irreparabel. Jürg Schmitter gestattete sich eine schöpferische Pause. Ein halbes Jahr verging, ehe er sich wieder in einen Porsche setzte, um seiner Leidenschaft für Schweizer



**Schnittbild-Darstellung des 1991er 911 turbo II (964) 3,3:** überarbeitete Antriebsquelle des 930 turbo 3,3 im Gewand der neuen Fahrzeugkonzeption mit der internen Bezeichnung 964



**1991er 911 turbo II (964) 3,3:** 3.660 produzierte Einheiten während der Modelljahre 1991 und 92, der wichtige US-Absatzmarkt rief nach einem Nachfolger des 930 turbo 3,3

#### Komponentenspende:

Originalmotor des Typs 930/68 aus dem "Dreidreier" mit 300 PS bei 5.500/min und 0,8 bar Ladedruck, die Ausbeute kletterte auf 320 PS bei 5.750/min



Passstraßen zu frönen. Ihn interessierte ein 1991er 911 turbo 3,3 des Cargraphic-Importeurs Romocar. Der Motor wies dank eines modifizierten Abgas-Turboladers und spezieller Nockenwellen eine Leistungssteigerung auf. Den Zustand bei Kilometerstand 85.000 beschreibt Schmitter als perfekt, und er ergänzt: "Andernfalls hätte ich ihn auch nicht gekauft!" Was er vermisste, waren Ansatzpunkte, den Neuerwerb individueller zu ge-

stalten. Cargraphic-"Racing"-Räder ersetzen die RH-Felgen, riesige "turbo"-Schriftzüge an den Seiten sollten das kreative Potenzial des Steuer-Mannes befriedigen. Allzu lange ging das nicht gut, und er informierte sich bei einem deutschen Veredler über die Farbwirkung eines neuzeitlichen Orangetons. Am 29. Mai 2006 stellte Porsche den 997 GT3 RS in "8C6" vor. Jürg Schmitter war sich nicht sicher, ob die runden Formen seines turbo dazu passen könnten und holte sich Rückendeckung im Nachbarland. Ein Tuner hatte zumindest schmale 964 Carrera 2 im Orange des Sport-Elfers unserer Zeit gestaltet und damit ein lebhaftes Echo ausgelöst. Die Antwort aus der Schweiz umfasste zudem eine Interieur-Lösung einschließlich orange-schwarzer Leder-Alcantara-Kombination vom Sattler. Beim PORSCHE-SCENE-Shootingday auf dem Schweizer Flugplatz Interlaken am 30. April 2011 waren alle Anwesenden denn auch des Lobes voll. "Dabei hatte ich über eine Lackierung im 'Electric Orange' des Ford Focus ST

nachgedacht", räumt Jürg Schmitter ein. "Es sollte dann doch zumindest eine Original-Porsche-Farbe sein!" Die vielen positiven Rückmeldungen dürften der Bestätigung genug gewesen sein. Auch wenn der Traum vom 550 Spyder nie ganz ausgeträumt sein wird, sollte es jährlich bei 5.000 bis 7.000 Kilometer mit dem 1991er 911 turbo II 3,3 – und einer wichtigen Erkenntnis – bleiben. "Wenn ich Highspeed erleben will, bleibt mir nur der Weg nach Deutschland." Und Interlaken? "Bei der 'Showtime' war ich mit einer Ausnahme immer dabei", reflektiert Schmitter, "ich lernte die Wortwechsel mit extremen Porsche-Enthusiasten schätzen." Wenn am 18. August 2012 "The Showtime – Porschetreffen Interlaken" zum neunten Mal stattfindet, wird auch der orange turbo II im Berner Oberland zu bestaunen sein. O-Ton seines stolzen Eigners: "Ich habe 40 Minuten Fahrzeit. Das geht, oder?"

Text: Carsten Krome  
Fotografie: Mike Kaufmann, Roger Mathys



**Blick auf den leistungsgesteigerten Motor des Typs M 30/69:** Romocar modifizierte den Abgas-Turbolader und installierte Spezial-Nockenwellen, das Abgassystem erhielt einen Sportkat



**Fertig für den Farbwechsel:** Als gelernter Autolackierer sah sich Jürg Schmitter (39) bei den vorbereitenden Arbeiten in seinem Element, Zeit und Budget sparte er selbstverständlich auch ein



**Neuer Farbauftrag in "8C6":** Am 29. Mai 2006 führte Porsche diesen Orangeton über den 997 GT3 RS ein, der – wie auch der turbo – ab Werk mit breiten Backen aus Stahlblech daherkam



**Nebeneffekt eines eigens zugeschnittenen, neu verlegten Teppichsatzes:** freigelegte Bodengruppe mit der Motronic-Steuereinheit in Montageposition links unter dem Fahrersitz

## TECH-SPECS

(Halterangaben, abgeglichen mit Herstellerangaben)

**Typ:** 1991er 911 turbo II (964) 3,3

**Produktionszahl (Modelljahre 1991/92):** 3.660 Stück

**Modelljahr:** 1991 (M-Programm)

**Karosserie (Basisfahrzeug):** 2-türige, 2+2-sitzige, selbsttragende, werksseitig verbreiterte Coupé-Karosserie; beidseitig feuerverzinkter Ganzstahl-Aufbau; tief heruntergezogenes, verformbares Frontspoiler-Bugteil mit integriertem Leichtmetall-Stoßfänger, an Prallrohren befestigt; weiße Blinker vorn; schwarze Blinker an den Seiten; tropfenförmige Außenspiegel-Gehäuse; aerodynamisch optimierte Seitenschweller-Blenden, Heckscheibenwischer; feststehender Heckspoiler mit umlaufendem Gummispoilerprofil auf der Motorhaube; verformbares Heckteil mit integriertem Leichtmetall-Stoßfänger, an Prallrohren befestigt; Fahrzeug-Komplettlackierung in "8C6" (2006er 997 GT3 RS)

**Motor:** luftgekühlter Sechszylinder-Leichtmetall-Boxer Typ M 30/69, zwei V-förmig hängende Ventile pro Zylinder; zweiteiliges Leichtmetall-Kurbelgehäuse; geschmiedete Leichtmetall-Kolben; Leichtmetall-Einzelzylinderköpfe; jeweils eine oberliegende Nockenwelle pro Zylinderbank; Trockensumpf-Schmierung; druckgesteuerte Kennfeld-Zündanlage (Einfach-Zündung); kontinuierlich fördernde Bosch-Kraftstoff-Einspritzung Typ KE-Jetronic; flächiger Ladeluftkühler im Heckflügel; einzelner Abgas-Turbolader; zweiflutige Edelstahl-Abgasanlage ab Katalysator

**Hubraum:** 3.299 ccm

**Bohrung:** 97,0 mm

**Hub:** 74,4 mm

**Verdichtung:** 7,0 : 1

**Motorleistung (Werksauslieferung):** 320 PS bei 5.750/min

**maximales Drehmoment (Werksauslieferung):** 465 Nm bei 4.400/min

**maximale Drehzahl (Werksauslieferung):** 6.800/min

**leistungssteigernde Maßnahmen (Romocar, CH-Gerlafingen):** modifizierter Abgas-Turbolader; Spezial-Nockenwellensatz; bearbeitete Abgasanlage mit Sportkatalysator und TechArt-Endrohrblenden

**Sportec-Prüfstandsdaten:** 406,4 PS bei 5.040/min; 612,3 Nm maximales Drehmoment bei 4.560/min

**Kraftübertragung:** Motor und mechanisches Fünfgang-Schaltgetriebe Typ G50/52 im Heck zu einer Antriebseinheit verschraubt; Antrieb über Doppelgelenkwellen auf die Hinterräder; Zweimassen-Schwungrad; Einscheiben-Trockenkupplung

**Bremsanlage:** gelochte, innenbelüftete Stahl-Scheiben, asymmetrisch lackierte Vierkolben-Aluminium-Festsättel (linke Fahrzeugseite in Orange mit schwarzen Schriftzügen, rechte

## 1991er 911 turbo II (964) 3,3

Seite in Schwarz mit orangen Schriftzügen); vorn definierte Kühlluft-Zuführung anstelle der Nebelscheinwerfer; orange Pagid-Reibbeläge; ABS

**Radaufhängungen (vorn):** einzeln an verstärkten Querlenkern Typ 964 RS und Federbeinen (McPherson) aufgehängte Räder; Cargraphic-Gewinde-Stoßdämpfer mit H&R-Schraubenfedern; Stabilisator; Zahnstangen-Servolenkung

**Radaufhängungen (hinten):** einzeln an Schräglenkern und H&R-Schraubenfedern; Cargraphic-Gewinde-Stoßdämpfer; Stabilisator

**Räder:** Cargraphic "Racing" (9J x 18 ET46 vorn und 11J x 18 ET58 hinten)

**Reifen:** Pirelli "P ZERO ROSSO Asimmetrico" (225/40 ZR18 vorn und 285/30 ZR18 hinten)

**Interieur:** Recaro-Profilischalensitze des Typs "Sportster SC" mit Bezügen aus Leder und Alcantara; Alcantara-Dachhimmel; auf Hochglanz polierte Türeinstiege und Original-Instrumentenringe; Raid-Airbag-Lenkrad

**Leergewicht ab Werk (nach DIN 700 20):** 1.470 kg

**Tankinhalt:** 75 Liter

**Höchstgeschwindigkeit:** 275 km/h

**Beschleunigung (0 - 100 km/h):** 5,1 sec.