Frei nach Schnauze

Porsche-Tuning ab Werk: mit ungewöhnlichen Umbau-Arbeiten 3,5 Millionen Umsatz pro Jahr.

Porsches größter Reparatur-Betrieb machte 1983 über 45 Millionen Umsatz, und Mutter Porsche findet besonders großen Gefallen an ihm. Denn die Porsche-Werkstatt mit den höchsten Einnahmen gehört Porsche und ist mitten im Werk in Stuttgart-Zuffenhausen installiert. 120 Mechaniker warten und restaurieren dort pro Jahr rund 8 000 Autos.

In jüngster Vergangenheit blühte in der Werksreparatur ein neues Geschäft auf, das alleine 1983 rund 3,5 Millionen in die Porsche-Kassen spielte.

Rolf Sprenger, Chef der Werks-Reparatur-Abteilung, beschreibt den Hintergrund des neuen Geschäfts: „Für unser Haus ist es oberstes Ziel, Kundenwünsche individuell zu befriedigen. Wir lassen nichts unversucht, wenn ein Porsche-Käufer Sonderwünsche hat. Unser höchstes Ziel ist es, jedem Porsche-Fahrer ein Auto anzubieten, das ganz speziell auf seinen Geschmack abgestimmt ist."

Fotos: Wilhelm

Wer in den Genuß solcher Aufmerksamkeiten kommen will, sollte die Mark nicht umdrehen müssen, bevor er sie ausgibt. Sprenger: „Unser Service hat seinen

Porsche-Tuning ab Werk

Preis. Wir sind wahrscheinlich teurer als Werkstätten, die außerhalb solche Kundenwünsche erfüllen. Wir werden aber dafür auch höchsten Qualitätsansprüchen gerecht."

Das wesentliche Plus für Kunden, die in der Porsche-Sonderwunsch-Abteilung fertigen lassen: Alle Umbauarbeiten, die dort vorgenommen werden, haben keinen Einfluß auf die Garantie-Ansprüche – ein umgebauter Porsche-Neuwagen hat wie das Serien-Modell zwölf Monate Garantie ohne Kilometer-Begrenzung auf die komplette Mechanik, und sieben Jahre Rost-Garantie. Sprenger: „Das bietet nur Porsche."

Bestseller beim Geschäft mit den Extras ist eindeutig der Turbo mit flacher Schnauze, offiziell „Flachbau" und werksintern „Flachschnauzer" genannt.

Wer den 911 in jenem Look, den einst aus aerodynamischen Gründen Porsche 935-Rennsportwagen zur Schau trugen, haben möchte, muß einiges über sich und sein Auto ergehen lassen. Der Niedergang am Bug, bei dem die charakteristischen Kotflügel mit der Trennscheibe gestylt werden, hat einen stolzen Preis. Der Flachbau mit Klappscheinwerfer alleine kostet 26 700 Mark (alle Preise ab Juni 1984). Wer zu dem Weniger am Bug etwas Mehr im Heck passend findet, wird bei Porsche ebenfalls prompt bedient.

Zum Preis von 17 250 Mark gibt es für den Motor eine Kraftkur, die offiziell 330 PS (Serie 300) mit sich bringt, von der Eingeweihte aber wissen, daß 350 PS eine ehrlichere Angabe wären. So frisiert, schafft der Turbo über 270 km/h. Weil nach der Leistungskur ein zusätzlicher Ölkühler nötig ist, müssen für Montage und den geänderten Frontspoiler weitere 5 320 Mark investiert werden.

Der Flachbau mit Leistungssteigerung wird normalerweise mit zwei weiteren Zutaten verkauft, nämlich mit seitlichen Einstiegsschwellern (2 570 Mark) und Lufteinlaßschlitzen an den hinteren Kotflügeln, die – wie die Flach-Front – dem Rennmodell 935 nachempfunden sind. Die Einschnitte hinten werden mit 6 420 Mark berechnet.

Ab- und Einschnitte an Front und Heck des 911 Turbo werden bei Neuwagen-Bestellungen bereits im frühesten Stadium vollzogen. Eine Serien-Rohbau-Karosse wird entsprechend umgestylt und anschließend wieder ins reguläre Band gehängt, wo sie sämtliche Stationen vom Feuerverzinken bis zu den verschiedenen Lackier-Durchgängen mitmacht. Sprenger: „Alle Qualitätsansprüche, die an einen Serien-Porsche gestellt werden, kann deshalb ein Flachbau auch erfüllen."

Über 100 der Flachschnauzer wurden in Stuttgart-Zuffenhausen bereits gefertigt, das Gros der Kundschaft wählte gleichzeitig auch Leistungssteigerung, Seitenschweller und Lufteinlaßschlitze hinten – alles zusammen zum stolzen Preis von rund 60 000 Mark ohne Mehrwertsteuer. Doch Porsches Zusatz-Angebot ist damit bei weitem nicht erschöpft.

Einige Bonbons aus der katalogisierten Vielfalt: Anfertigung und Einbau einer Mittelkonsole in Leder: 3 159 Mark. Gepäckraum in gleicher Teppich-Ausführung wie im Wageninnern: 1 780 Mark. Sonnenblende links und rechts mit Leder bezogen: 590 Mark. Lenkrad inklusive Pralltopf und Blinkerschalter in Leder: 1 360 Mark. Sogar eine „Rosette für Zündschloß mit Leder bezogen" gibt es zum bürgerlichen Preis von 61 Mark. ▷

Fahrzeug Typ 944

1. Heckschürze Typ 944 Montage und Lackierung	DM	900,–
Teile:		
944 501 929 00 Heckschürze	DM	445,–
944 722 111 00 Hülse zur Verlängerung der Abschleppvorrichtung	DM	65,–
2. Einstiegverkleidungen Typ 944 links und rechts anpassen, montieren und lackieren	DM	1.300,–
Schlitzzüge anbringen	DM	130,–
Teile:		
944 542 101 00 Einstiegsverkleidung links	DM	303,–
944 542 102 00 Einstiegverkleidung rechts	DM	303,–
944 542 103 00 Halter (2 x)	DM	47,–
937 571 121 00 Keder (4 x)	DM	46,–
Schlitzzüge (2 x)	DM	78,30
Schlitzzugbegrenzung (4 x)	DM	16,–

Die genannten Preise verstehen sich ohne MwSt., ab Werk.
Verrechnet werden am Tag der Lieferung gültige Lohn- und Materialsätze

911 Turbo Flachbau mit Klappscheinwerfer

a) Einbau der Klappscheinwerfer	DM 16.390,–
b) Einbau eines Mittelölkühlers	DM 8.660,–
c) Verkleidung der beiden Einstiegschweller	DM 5.320,–
d) Lufteinlaßschlitze an den hinteren Kotflügeln	DM 2.210,–
e) Scheinwerferreinigungsanlage umbauen	DM 5.809,–
	DM 310,–
	DM 38.697,–

Leistungssteigerung

3,3 l Turbo Motor Typ 930/60 auf ca. 330 PS (243 kW), V_{max} ca. 270 km/h

Motor aus- und einbauen.
Motor teilerlegen und Arbeiten für Leistungssteigerung durchführen.
Abdeckung für Ladeluftkühler am hinteren Deckel sowie Heckabschlußblech und Hinterkotflügelunterteil für Abgasschalldämpferendrohr rechts ändern.

DM 16.500,–

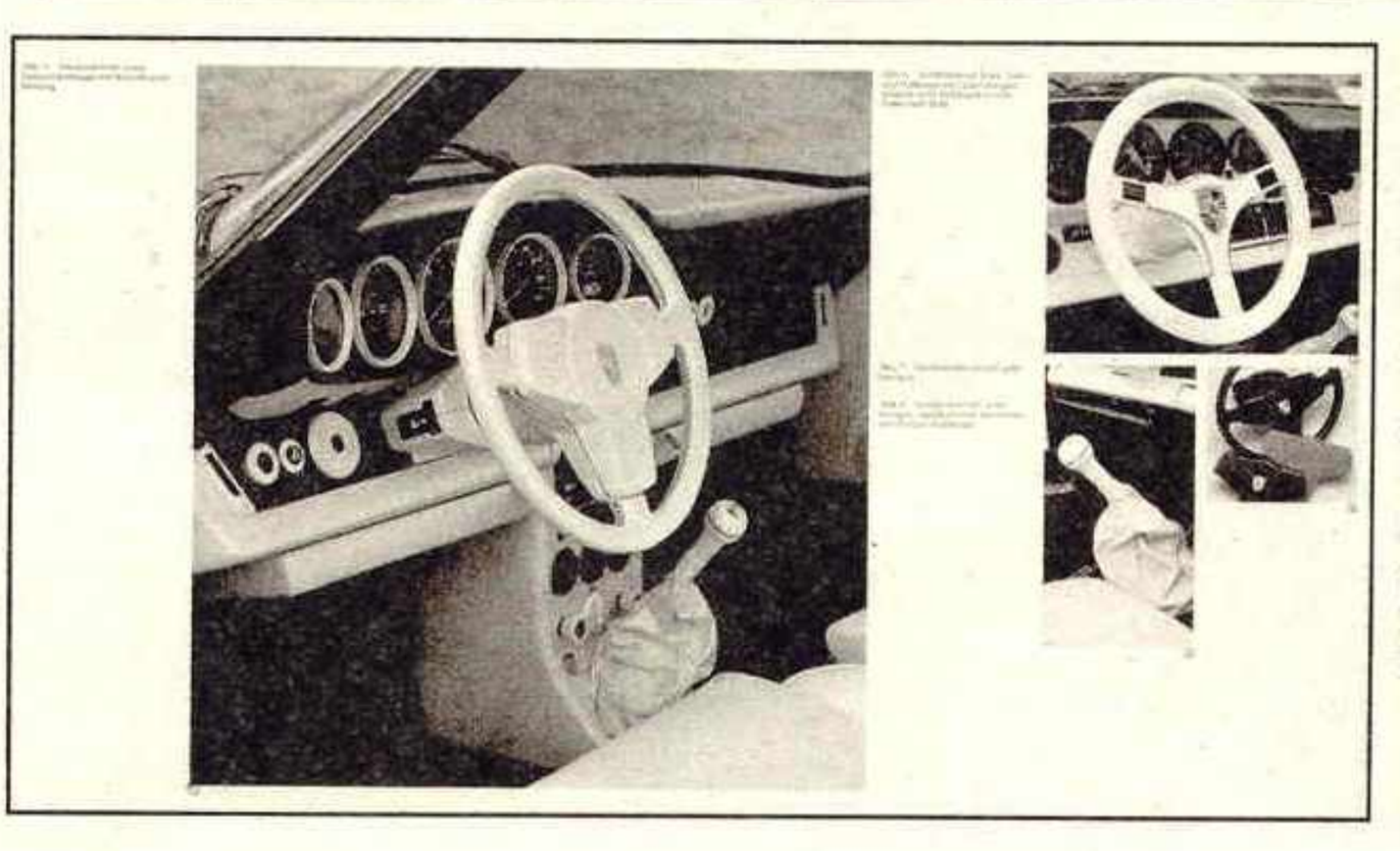
Bei Durchführung dieser Leistungssteigerung muß unbedingt ein Ölkühler montiert werden.
Es stehen hier 2 Möglichkeiten zur Verfügung.

a) Zusatzölkühler (hinter Serienspoiler)	DM 1.849,–
ab Modell 1984	DM 2.500,–
b) Mittelölkühler mit Bugspoiler (vom Flachbau mit Klappscheinwerfer)	DM 5.320,–

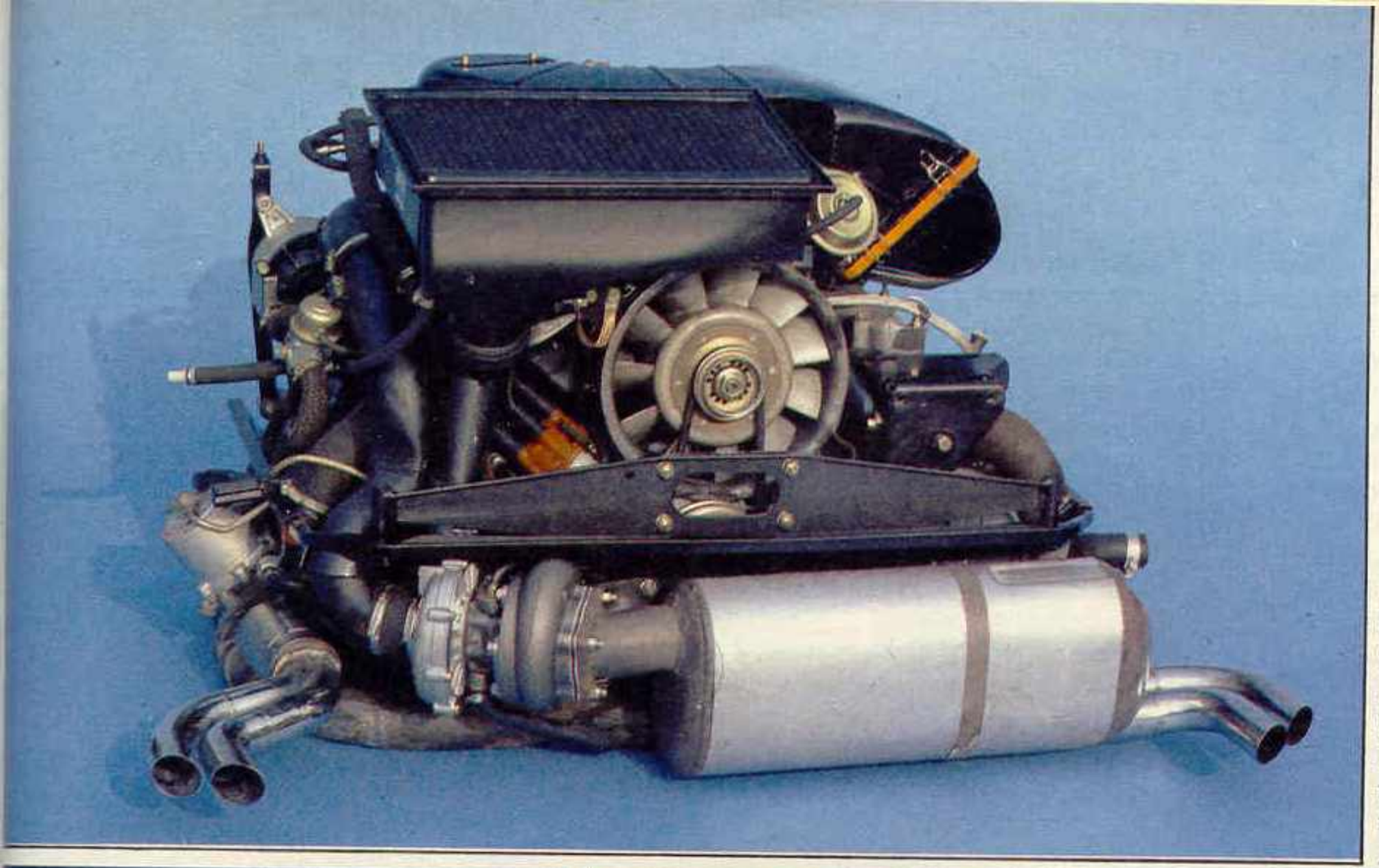
Die genannten Preise verstehen sich ohne MwSt., ab Werk.
Verrechnet werden am Tag der Lieferung gültige Lohn- und Materialsätze

Innenausstattung 911 Carrera/911 Turbo/928 S

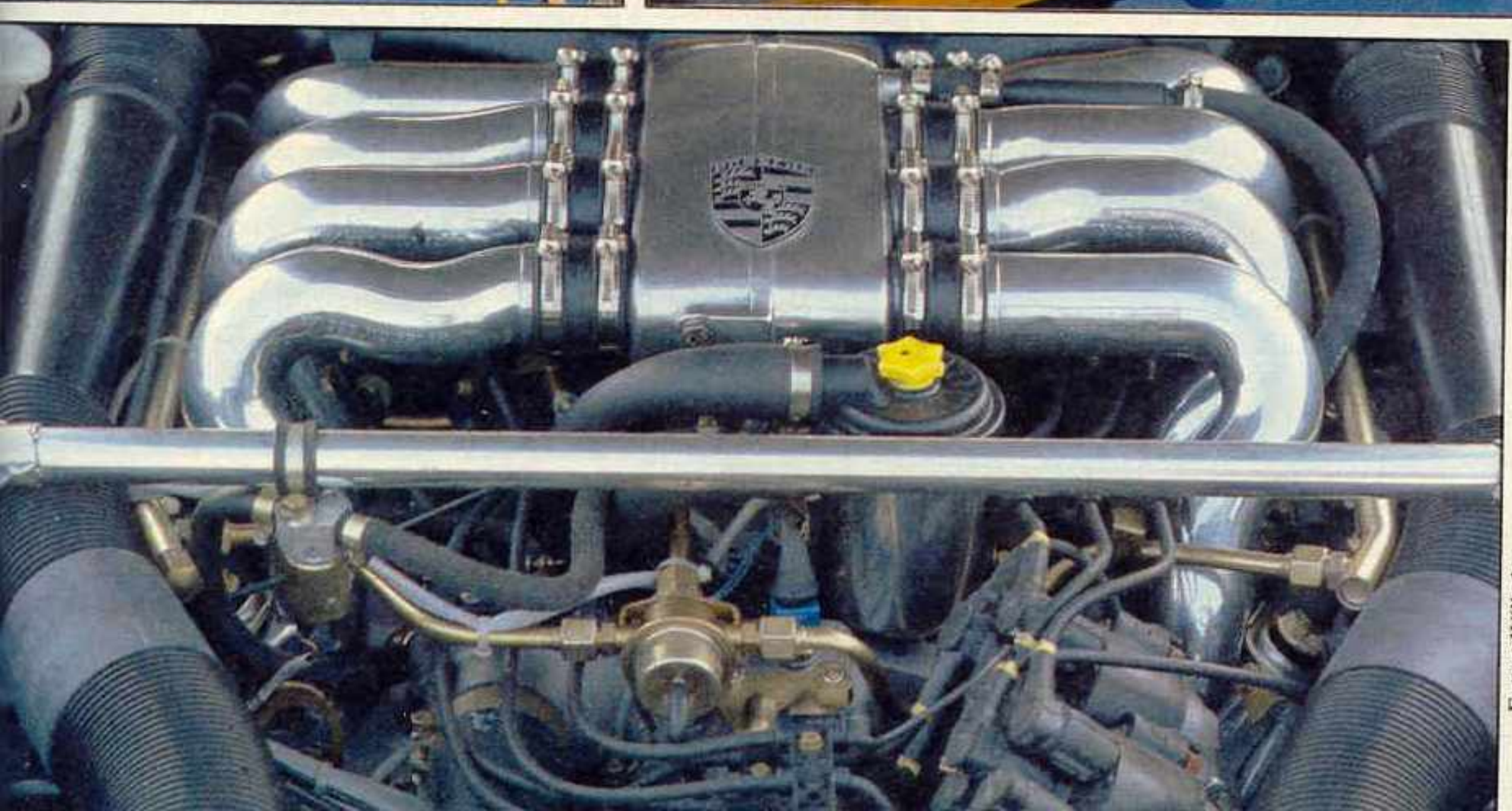
1. Instrumententafel in Leder sowie horizontales Band auf Höhe Zündschloß/Radio/Heizung/Handschuhfach in Leder	DM 1.295,–
2. Lenkrad (DM 432,–) inkl. Pralltopf und Blinkerschalter (DM 670,–) in Leder	DM 1.102,–
3. Hutablage: Integration der Lautsprecher unter Perforierung der Hutablage, gleichzeitig Einbau von zwei 2-Weg-Lautsprechern	DM 1.470,–
4. Vordere Lautsprecherabdeckung in Leder	DM 145,–



Alles, was des Veredlers Herz begehrt: zwei Seiten aus der Sonderwunsch-Preisliste, die bis Mai 1984 aktuell war. Auf Wunsch in Leder: 911-Interieur. Katalog-Titel: Porsche-Sonderwünsche gebündelt für durchweg hohe Preise



Kraft für 270 km/h: getunter 911 Turbo-Motor mit 330 PS. Eingriffe an Front und Heck: Lufteinlaß mit Luftschacht und Flachbau. Die Arbeiten wer-



den bereits im Rohkarossen-Stadium durchgeführt. Aufgeputztes 928 S-Triebwerk: verchromter Ansaug-Trakt (links)

Fotos: Wilhelm

Porsche-Tuning ab Werk

Wer den ausgefallensten und teuersten Porsche Turbo der Welt fährt, ist kein Geheimnis. Mansour Ojjeh, Araber mit Wohnsitz in Paris und Chef der Firma TAG (Techniques d' Avant Garde), in deren Auftrag Porsche einen Formel 1-Motor konstruierte und baute, orderte solange ausgefallene Sonderwünsche für seinen 911 Turbo, bis beim Addieren aller Kosten für die Accessoires und Arbeitsstunden am Ojjeh-Mobil deutlich über 300 000 Mark zusammenkamen.

Des TAG-Chefs Auto besaß eine flache Schnauze, einen Heckspoiler à la 935, einen Motor mit über 400 PS (in Deutschland nicht zugelassen), einen Ganzleder-Innenraum mit überzogenem Überrollkäfig, eine Radio-Anlage, die auch zur Beschallung des Pariser Olympia getaugt hätte, eine Feuerlösch-Anlage, Felgen mit Zentral-Verschluß und eine Alarmanlage. Nur fahren mußte Mansour Ojjeh das Auto noch selbst.

Porsche-Kunden, die einen dezenteren Auftritt lieben, werden in Zuffenhausen ebenfalls bedient. Sprenger: „Wir haben auch schon 928-Interessenten beraten, die es vorzogen, nur den Ansaug-Trakt im Motorraum verchromen zu lassen."

Die Sonderwunsch-Preise, die dem nicht eingeweihten Betrachter auf Anhieb extrem hoch vorkommen und bei Kleinwagen-Fahrern sogar zu nachhaltigen Schockwirkungen führen können, werden in Porsches Kalkulations-Abteilung berechnet.

Die Reparatur-Abteilung gibt den Kalkulatoren nur die jeweiligen Zeit-Einheiten für die entsprechenden Arbeiten an, beschreibt, welche Vorrichtungen für die Umbau-Arbeiten notwendig sind und erfährt anschließend, welche Summe dem Kunden in Rechnung zu stellen ist.

Eine Arbeitsstunde in der Porsche-Werks-Reparatur-Abteilung wird derzeit mit 76,50 Mark berechnet, ein Wert, der – wie Chef Sprenger weiß – in der „guten Mitte" unter den Porsche-Werkstätten liegt. Außerhalb sind Spitzenwerte bis zu 85 Mark bekannt.

Wird das Hauptgeschäft beim Porsche-Tuning ab Werk auch mit dem 911 Turbo gemacht, so bietet Porsche dennoch für die Typen 928 S und 944 Maßnahmen zur optischen Aufbereitung an.

Beim 928 S beschränkt sich das Angebot im Porsche-Katalog „Sonderwunsch-Programm" auf „in Leder bezogene Teile". Für insgesamt 5 797 Mark kann dabei in Leder investiert werden. Kostproben: Schalthebel mit Monogramm in Gold versehen: 378 Mark. Türöffner und Griffschalen: 426 Mark. Drehknöpfe und Schalen für Türverriegelung: 330 Mark.

Obwohl in der Porsche-Liste nicht ausgewiesen, kann ein 928 S ab Werk auch mit Türschweller-Verkleidungen geliefert werden. Es gibt ihn auch mit tieferem Frontspoiler oder mit abgedeckten Klappscheinwerfern – letzteres Accessoire ist aus einem Anliegen entstanden, das 928 Kunden gelegentlich äußern, weil sie die eingeklappten Scheinwerfer wie zwei blasse Spiegeleier auf den Kotflügeln empfinden.

Für den Porsche-Erfolgstyp 944 sind ab Werk Heckschürze und die für Nachrüster oftmals obligatorischen Türschweller-Verzierungen zu haben. Für die Heckschürze inklusive Montage und Lackierung berechnet Porsche 900 Mark. Die sogenannten Einstiegs-Verkleidungen links und rechts werden mit 1 300 Mark in Rechnung gestellt. Ein Plastik-Bauteil am Heck und zwei Plastik-Ansätze an den Wagenseiten kosten beim 944 demnach 2 400 Mark, für Kunden, die die Mehrwertsteuer nicht abführen können, 2 736 Mark.

Daß das Nachrüst-Geschäft bei Porsche läuft, zeigen die Zuwachs-Raten: Noch vor zwei Jahren betrafen nur knapp zwei Prozent des Arbeits-Aufkommens in der Werks-Reparaturabteilung Kunden-Sonderwünsche, mittlerweile sind fast 25 Prozent aller Kapazitäten vom Sonderwunsch-Programm beschlagnahmt. Die Tendenz ist steigend und die Abteilung restlos ausgelastet. Rolf Sprenger: „Es wäre zweifellos möglich, das Programm auszubauen und höhere Umsätze zu erzielen. Wir sind aber an unseren Kapazitäts-Grenzen angelangt." Das Haus Porsche plant nicht, das Sonderwunsch-Geschäft bis an die Grenzen des Machbaren auszudehnen.

Was zur Folge hat, daß ein Turbo-Flachbau ein seltenes Stück bleiben wird – Bestellungen, die im jetzt laufenden Modelljahr eingehen, können erst 1985 erfüllt werden.

Frei nach dem Porsche-Motto, das der erfolgsgewohnte Chef Peter W. Schutz intern ausgegeben hat: „Wir wollen soviele Autos bauen und verkaufen, wie bestellt werden – weniger eins." *Norbert Haug*

Turbo-Flachbau zwischen zwei Serien-Turbos: Rennlook à la 935 an der Wagenschnauze und je nach Ausführung und Kundenwunsch dreimal so teuer wie der Serien-911 Turbo