

Jürgen Lewandowski

PORSCHE

Adventskalender

Advent Calendar



FRANZIS

Bitte lesen Sie diese Anleitung mit Informationen zur ordnungsgemäßen und sicheren Verwendung des Produkts. Bewahren Sie die Anleitung zum späteren Nachschlagen auf.

Please read this manual for information on proper and safe use of the product.

Keep this manual for future reference.

Sollten Sie Hilfe bei Ihrem Adventskalender benötigen, besuchen Sie bitte www.franzis.de/FAQ.

Please visit www.franzis.de/FAQ if you need help with your Advent calendar.

Teileübersicht

Tag 1: Kunststoffbasis
Tag 2: Füße für die Kunststoffbasis
Tag 3: Typenschild
Tag 4: Hintergrundtafel
Tag 5: Hintergrundtafel
Tag 6: Fahrgestell mit Rädern (Modellfahrzeug)
Tag 7: Schraubenzieher und Schrauben
Tag 8: Soundmodul
Tag 9: Batteriebox
Tag 10: Fahrzeuginterieur (Modellfahrzeug)
Tag 11: Hintergrundtafel
Tag 12: Stickerset
Tag 13: Lautsprecher
Tag 14: 2D-Figur „Reifenstapel“ mit Kunststofffuß
Tag 15: Stickerset
Tag 16: Hintergrundtafel
Tag 17: Unterboden, vorne (Modellfahrzeug)
Tag 18: Unterboden, hinten (Modellfahrzeug)
Tag 19: Hintergrundtafel
Tag 20: 2D-Figur „Ski“ mit Kunststofffuß
Tag 21: An-/Ausschalter (zwei Teile)
Tag 22: Fensterscheiben (Modellfahrzeug)
Tag 23: Hintergrundtafel
Tag 24: Karosserie (Modellfahrzeug) und zwei große Schrauben

Parts overview

Day 1: display base
Day 2: feet for display base
Day 3: nameplate
Day 4: background panel
Day 5: background panel
Day 6: chassis with wheels (model car)
Day 7: screwdriver and screws
Day 8: sound module
Day 9: battery box
Day 10: car interior (model car)
Day 11: background panel
Day 12: sticker set
Day 13: loudspeaker
Day 14: 2D figure "stack of tyres"
Day 15: sticker set
Day 16: background panel
Day 17: undercarriage, front part (model car)
Day 18: undercarriage, rear part (model car)
Day 19: background panel
Day 20: 2D figure "skiers"
Day 21: power button (two parts)
Day 22: windows (car model)
Day 23: background panel
Day 24: bodywork (car model) and two big screws

Porsche Adventskalender

Porsche Advent Calendar

FRANZIS

Einleitung

Der Porsche 911 ist ein Faszinosum, eine unfassbare Erfolgsgeschichte: Sieger bei Tausenden von Rennen, Traum vieler Männer, Design-Ikone und Gegenstand zahlloser Bücher, die jedes Detail beschreiben. Dabei hatte alles eher zufällig begonnen: Ferry Porsche konstruierte im Jahr 1948 auf der Basis des von seinem Vater Ferdinand Porsche entwickelten VW Käfer eine kleine Serie von 50 Sportwagen – bis 1965 sollten 76.303 Exemplare der Baureihe Porsche 356 gebaut und verkauft werden. Die Firma war mit diesem Geniestreich zu einem der großen Sportwagenhersteller geworden, und man begann bereits 1956, sich Gedanken über ein Nachfolgemodell zu machen.

Es sollte eine schwere Geburt werden: Erste Design-Entwürfe von Albrecht Graf Goertz, der eben den BMW 507 gezeichnet hatte, wurden abgelehnt, und es begann ein langes Ringen um die Form, das mit dem genialen Entwurf von Ferdinand Alexander Porsche, einem Sohn Ferry Porsches, das bestmögliche Ende fand. Aber auch um die Technik wurde gerungen: Unter anderem wanderte ein fertig entwickelter Sechszylinder auf den Schrottplatz, da er den Ansprüchen nicht genügte. Es entstand ein neuer Motor, der maßgeblich von dem jungen Hans Mezger entwickelt wurde. Aber als die Weltpremiere des Porsche 901 für die IAA im September 1963 bekannt gegeben wurde, existierten nur Prototypen – die Serienproduktion lief erst am 14. September 1964 an. Und noch dazu musste – auf Wunsch von Peugeot – aus dem 901 ein 911 werden. Der Anfang des 911 war hart, doch der Weg hatte sich gelohnt: Eine Legende war geboren.

Introduction

The Porsche 911 is fascinating, an unbelievable success story: winner in thousands of races, dream of many men, design icon and the object of countless books describing every single detail. It all started by chance: In 1948, Ferry Porsche built a small series of 50 sports cars based on the VW Beetle developed by his father Ferdinand Porsche. By 1965, 76,303 units of the Porsche 356 series were built and sold. With this stroke of genius, the company had mutated into one of the major sports car manufacturers. As early as 1956 they had begun to think about a successor model.

It was a difficult job: The first design drafts by Albrecht Graf Goertz, who had just designed the BMW 507, were rejected and a long struggle for the shape began, which ended in the best possible way with the ingenious design by Ferdinand Alexander Porsche, a son of Ferry Porsche. But there was also a struggle over technology: Among other things, a fully developed six-cylinder engine was sent to the scrapyard because it did not meet the designers' requirements. A new engine was developed by the young Hans Mezger. But when the world premiere of the Porsche 901 was announced for the IAA in September 1963, only prototypes existed – serial production did not start until September 14, 1964. What's more, Peugeot wanted the 901 to become a 911. The beginning of the 911 was hard, but the efforts were worth it: a legend was born.

1

901

Porsche 901, IAA Frankfurt 1963

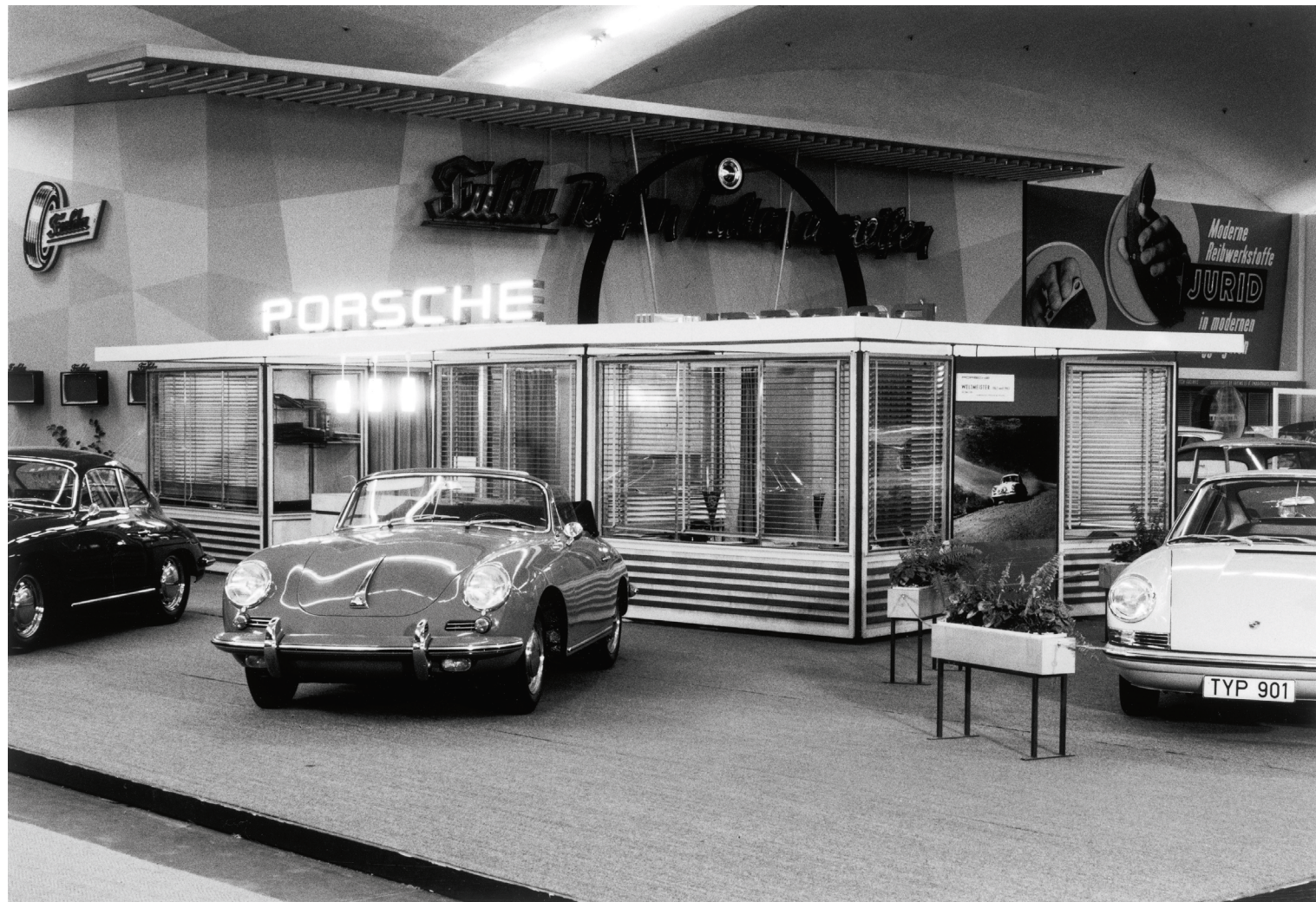
Als der neue Porsche – noch unter der Bezeichnung 901 – im September 1963 auf der IAA in Frankfurt seine Weltpremiere feierte, standen neben ihm der 356 C und der neue Mittelmotor-Sportwagen 904 Carrera GTS, wobei der 356 C eine Verlegenheitslösung war, die dem Klassiker ein weiteres Produktionsjahr bescheren sollte. Denn der für Herbst 1963 angekündigte Produktionsanlauf des 901 war noch lange nicht gesichert – es sollte bis September 1964 dauern, bis der Wagen, der auf der IAA mit stolzen 23.900 Mark ausgepreist wurde, in den Handel kam. Diese Verzögerung betraf auch den 904 GTS, der mit dem DOHC-Vierzylinder des 356 Carrera GT ausgestattet wurde, weil der 911-Sechszylinder noch nicht zur Verfügung stand.

Obwohl der 901 bei der Weltpremiere äußerst positiv aufgenommen wurde, gab es doch einen Wermutstropfen: Der Preis lag deutlich über dem des 356 C und des 356 SC – und selbst der Preis des neuen Mercedes-Benz 230 SL war rund 2.000 Mark niedriger. Dies sollte später zu der Entwicklung des Porsche 912 führen, der als Nachfolger des 356 SC mit einem Preis von 16.250 Mark und einem Vierganggetriebe deutlich niedriger positioniert wurde.

Porsche 901, IAA Frankfurt 1963

When the new Porsche – still known as the 901 – celebrated its world premiere at the IAA in Frankfurt in September 1963, the 356 C and the new 904 Carrera GTS mid-engine sports car appeared alongside it. The 356 C was an awkward solution intended to give the classic model another year of production. The production start of the 901, which had been announced for autumn 1963, was far from guaranteed. It was not until September 1964 that the car, which was priced out at the IAA with hefty DM 23,900, was launched on the market. This delay also affected the 904 GTS, which was equipped with the DOHC four-cylinder 356 Carrera GT engine because the 911 six-cylinder was not yet available. Although the 901 was very positively accepted at its world premiere, there was a downer: the price was significantly higher than that of the 356 C and 356 SC – and even the price of the new Mercedes-Benz 230 SL was around DM 2,000 lower. This led to the development of the Porsche 912, which, as the successor of the 356 SC with a price of DM 16,250 and a four-speed gearbox, was offered at much lower price.





In der ersten Box finden Sie die Kunststoffbasis für Ihr zukünftiges Porsche-Diorama. An der Unterseite befinden sich die Haltevorrichtungen für die weiteren Bauteile.

Nachdem Sie die erste Box geleert haben, drehen Sie sie doch einmal auf den Kopf. Auf der Rückseite ist der erste Teil eines größeren Motivs, das sich nach und nach weiter zusammensetzen wird. Seien Sie gespannt!

The first box contains the plastic base for what will become your Porsche diorama. On the underside of this base are mounting fixtures for the other parts.

Once you have emptied the first box, flip it over. On the reverse side you will see the first part of a larger background that you will put together piece by piece as you go along. Stay tuned!

2

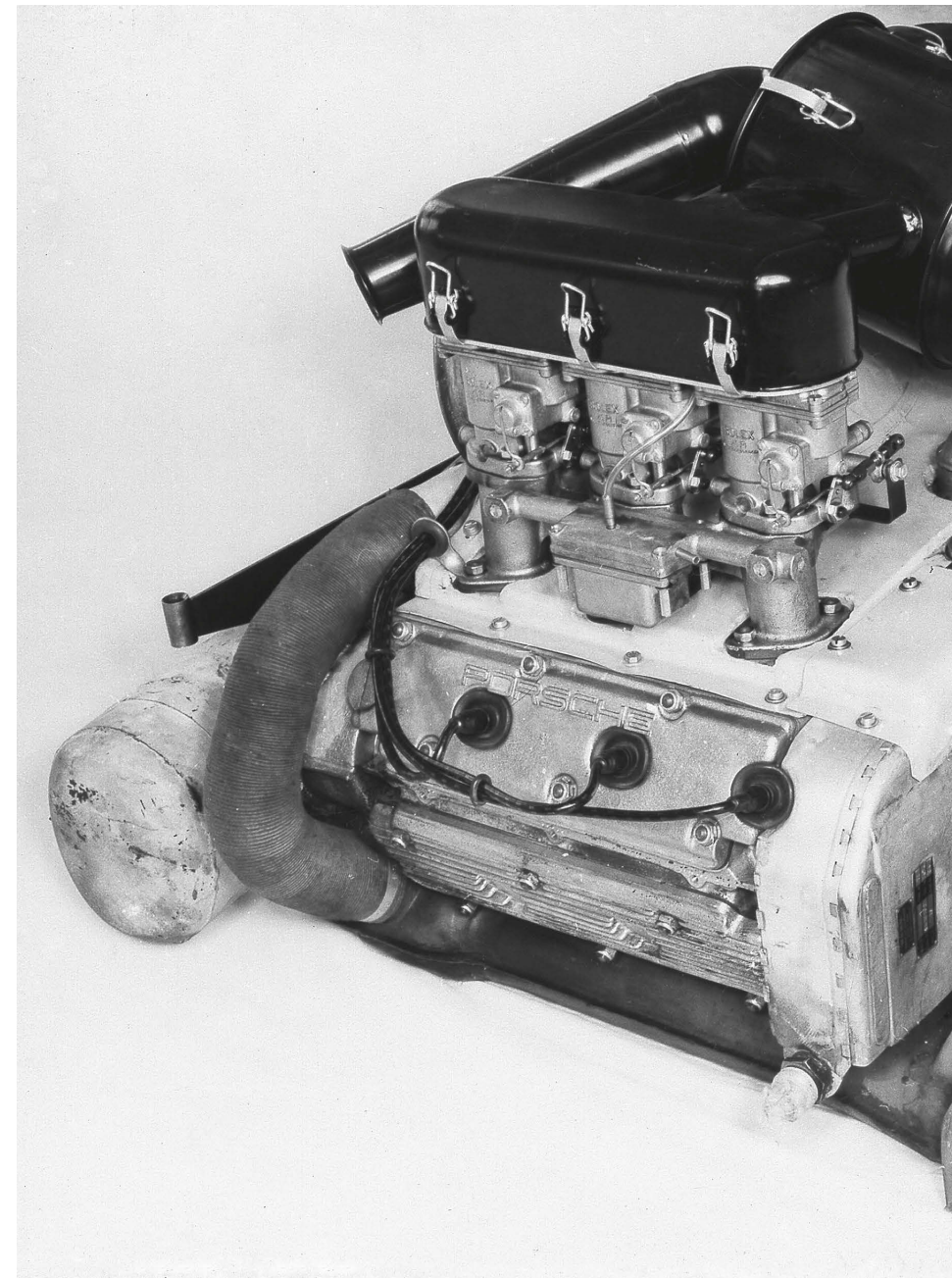
901-Motor

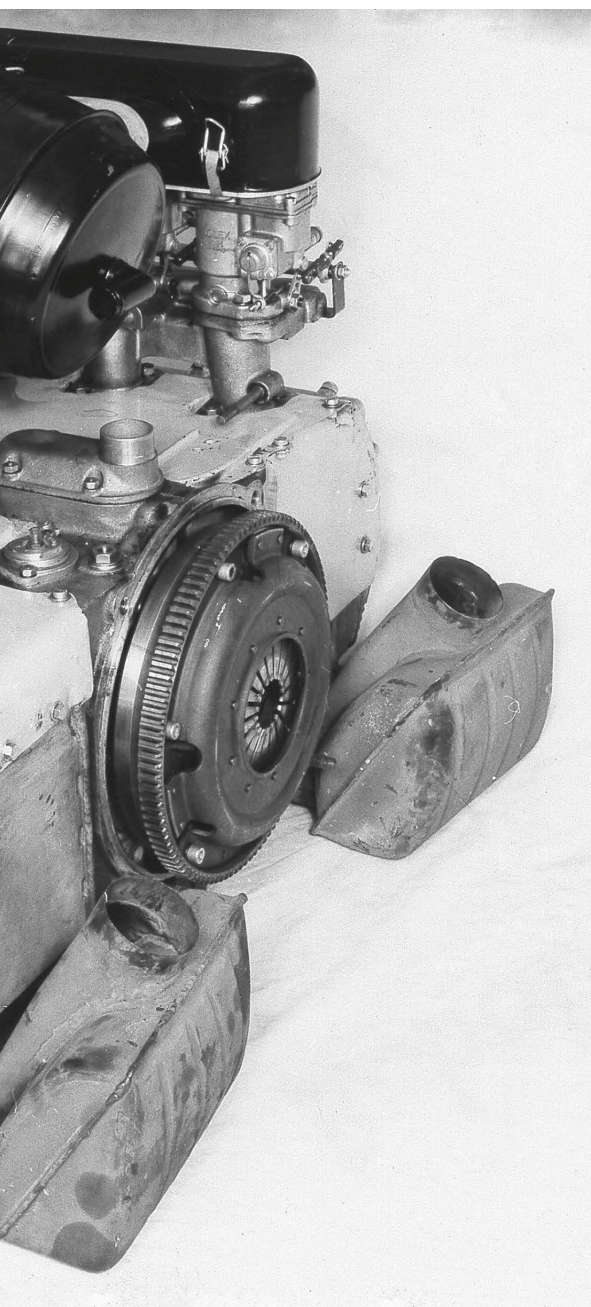
Porsche-901-Motor

War der Vierzylinder-Boxermotor des Porsche 356 noch vom VW Käfer abgeleitet und über die Jahre perfektioniert worden, so beschloss Ferry Porsche, für das Nachfolgemodell 901 einen eigenen Sechszylindermotor zu entwickeln, der natürlich ebenfalls als Boxermotor und mit Luftkühlung konzipiert wurde. Es sollte einige Jahre dauern, bis das neue Triebwerk fertig war – dazwischen lagen auch einige Versuchsmotoren, die den Ansprüchen nicht gerecht wurden. Verantwortlicher Entwicklungsingenieur war Ferdinand Piëch, der insbesondere von Hans Mezger unterstützt wurde. Die exakt 1.991 cm^3 Hubraum ergaben sich aus einer Bohrung von 80 und einem Hub von 66 mm – und letztlich leistete der Motor mit seinen oben liegenden Nockenwellen und mit den Solex-Dreifachvergäsern bei 6.200 U/min stolze 130 PS. Dazu stand ein Drehmoment von 16,5 mkp bei 4.600 U/min zur Verfügung. Parallel zu dem 901-Motor entwickelte Ferdinand Piëch bereits eine Rennversion des Triebwerks, das bei 8.000 U/min über 210 PS verfügte und im Carrera 6 zum Einsatz kam. Damit der Motor auf Straße und Rennstrecke gleichermaßen erfolgreich war, bekam er von Anfang an eine aufwendige Trockensumpfschmierung.

Porsche 901 engine

While the four-cylinder boxer engine of the Porsche 356 was derived from the VW Beetle and perfected over the years, Ferry Porsche decided to develop a new six-cylinder engine for the successor model 901, which was of course also designed as a boxer engine and with air cooling. It took several years for the new engine to be ready – a number of test engines that did not meet the engineers' requirements were scrapped. The development engineer in charge was Ferdinand Piëch, who was supported in particular by Hans Mezger. Exactly $1,991 \text{ cm}^3$ displacement resulted from a bore of 80 mm and a stroke of 66 mm – and finally the engine with its overhead camshafts and with Solex triple carburetors produced an impressive 130 hp at 6,200 rpm. Also, a torque of 16.5 mkp at 4,600 rpm was available. Parallel to the 901 engine, Ferdinand Piëch had already developed a racing version of it, which delivered 210 hp at 8,000 rpm and was used in the Carrera 6. To ensure that the engine would be equally successful on the road and on the racetrack, it was given a complex dry sump lubrication system from the beginning.





Heute erhalten Sie die erste Ergänzung für das Diorama: vier kleine Füße, damit die Basis sicher steht. Ziehen Sie die Schutzfolien nacheinander ab und bringen Sie die Füße mithilfe der Klebepunkte an den vorgesehenen Stellen auf der Unterseite der Kunststoffbasis an.

Today you receive the first accessory for your diorama: four small legs to ensure that the base is firmly supported. Remove the protective liners one by one and using the glue dots, stick the pads on the designated spots underneath the plastic base.

3

Ferdinand Porsche

Ferdinand Alexander „Butzi“ Porsche

Da der Gründer des Porsche-Clans den Namen „Ferdinand“ trug, hat sich dieser Vorname bei etlichen männlichen Erben der Familien Porsche und Piëch durchgesetzt. Auch der nach ihm benannte Sohn Ferdinand „Ferry“ Porsche, durch dessen Porsche 356 das Konstruktionsbüro zu einer Autofabrik wurde, taufte einen seiner Söhne Ferdinand: den 1935 geborenen Ferdinand Alexander Porsche, der mit seinem Spitznamen „Butzi“ als Designer in die Porsche-Geschichte einging. Ferdinand Alexander fügte der ingeniosen Begabung von Großvater und Vater den künstlerischen Aspekt hinzu: Er schuf mit dem 904 GTS und dem 911 zwei Ikonen des Porsche-Designs, die auch ein halbes Jahrhundert nach ihrer Präsentation noch immer mit ihrer Frische und Perfektion überzeugen.

Nachdem Ferry Porsche und seine Schwester Luise Piëch 1972 beschlossen hatten, dass in den von ihnen gegründeten Gesellschaften keine Familienmitglieder mehr tätig sein durften, gründete Ferdinand Alexander Porsche († 2012) 1974 im österreichischen Zell am See sein eigenes Porsche Design Studio, in dem er herausragende Objekte wie beispielsweise Uhren, Möbel und Brillen entwarf. Heute ist das Studio ein Teil des Porsche-Design-Studios.

Ferdinand Alexander “Butzi” Porsche

Since the founder of the Porsche clan was named “Ferdinand”, this first name has been given to many male heirs of the Porsche and Piëch families. Also, his son Ferdinand “Ferry” Porsche, named after him, whose Porsche 356 turned the design office into a car factory, christened one of his sons Ferdinand: Ferdinand Alexander Porsche, born in 1935, who entered Porsche’s history as a designer with the nickname “Butzi”. Ferdinand Alexander added an artistic aspect to the ingenious talents of grandfather and father: With the 904 GTS and the 911, he created two icons of Porsche design that continue to impress even half a century after their presentation with their freshness and perfection.

After Ferry Porsche and his sister Luise Piëch decided in 1972 that family members were no longer allowed to work in the companies they had founded, Ferdinand Alexander Porsche († 2012) in 1974 founded his own Porsche Design Studio in Zell am See, Austria, where he designed outstanding objects such as watches, furniture and glasses. Today, the studio is part of the Porsche design studio.





Box Nummer drei hält ein Typenschild für Sie bereit. An der Vorderseite der Kunststoffbasis befindet sich eine leichte Vertiefung. Genau hier muss das Typenschild angebracht werden.

Box number 3 contains a nameplate. There is a slight depression on the front of the plastic base. This is where you attach the nameplate.

4

911 2.0 Coupé

Rallye Monte Carlo, 1965

„Win on Sunday – sell on Monday“. Es gibt nur wenige Hersteller, die diese alte Verkäufer-Weisheit derart perfekt umsetzten, wie es Porsche von Tag 1 des Unternehmens an praktizierte. So geschah es mit dem 356 – und so sollte auch der 911 seinen Weg gehen. Zwar war der – damals noch 901 genannte – Wagen bereits im Herbst 1963 vorgestellt worden, doch die Produktion startete erst im September 1964. Nur vier Monate später landete der nur mild getunte 911 bei seinem ersten Einsatz bei der Rallye Monte Carlo auf Rang 5 im Gesamtklassement.

Herbert Linge saß am Steuer, neben ihm Peter Falk als Co-Pilot. Ihr 911 hatte 160 anstatt der regulären 130 PS – dazu gab es einen Überrollbügel, Twinmaster, Stoppuhren, zwei Zusatzscheinwerfer und den vom Beifahrer zu bedienenden Dachscheinwerfer, mit dem Peter Falk in der Nacht die Ortsschilder suchte. Streng der Vorgabe von Porsche-Rennleiter Huschke von Hanstein folgend, „trugen“ die beiden den rubinroten 911 nach einer in chaotischen Schneeverhältnissen stattfindenden Rallye als Fünfte ins Ziel. Huschke von Hanstein hatte ihnen eingebläut: „Ihr müsst den Elfer bis vor den Fürstenpalast bringen. Dort wartet die Weltpresse.“ Die beiden erfüllten den Auftrag perfekt.

Rallye Monte Carlo, 1965

“Win on Sunday – sell on Monday.” There are not many manufacturers who implemented this old sales adage as perfectly as Porsche did from its first day. This was done with the 356 and again with the 911. The car with the then designation 901 had already been presented in autumn 1963, but production only started in September 1964. Only four months later, the tentatively tuned 911 reached the 5th place in the overall ranking of the Rallye Monte Carlo.

Herbert Linge was at the wheel, with Peter Falk as his co-pilot. Their 911 boasted 160 hp instead of the regular 130 hp. Additionally, it was equipped with a roll-over bar, a Twinmaster, stop watches, two auxiliary headlights and a roof headlight controlled by the co-pilot, by which Peter Falk identified place-name signs at night. Strictly adhering to the instructions by Huschke von Hanstein, head of racing at Porsche, they “carried” their ruby 911 to the finishing line after a rallye in chaotic snow conditions, thus securing a fifth place. Huschke von Hanstein had told them vehemently: “You have to bring the 911 to the Prince’s palace. That’s where the world press is waiting.” The two drivers fulfilled their mission precisely.





In der vierten Box finden Sie eine bedruckte Tafel, die einen Ausschnitt aus einem verschneiten Bergpanorama zeigt. Dies ist der erste Teil des Hintergrunds für Ihren Porsche. Stecken Sie die Tafel vorsichtig in den linken Schlitz auf der Oberseite der Kunststoffbasis.

In the fourth box you will find a panel with a panoramic scenery of snow-covered mountains printed on it. This is the first part of the backdrop for your Porsche. Carefully insert the panel in the groove to the left on top of the plastic base.

5

912 Targa

Porsche 912 Targa, 1967

Natürlich liebte jeder Porsche-Fahrer den neuen 911, aber der stolze Preis – für den man auch ein Lancia Flaminia Coupé hätte kaufen können – schreckte doch manche Kunden zurück. So entstand ziemlich schnell der Porsche 912, der die neue Karosserie mit dem Vierzylindermotor des 356 C und 90 PS Leistung verband. Porsche schrieb zum 912: „Da man bei Porsche mit diesem neuen Wagen sowohl den alten, treuen Kundenkreis ansprechen als auch neue Interessenten gewinnen wollte, wurde ein Preis in der Größenordnung der bisherigen Porsche-Modelle 356 C und 356 SC gewählt: Mit DM 16.250,- (Typ 912/4-Gang-Ausführung) und DM 16.590,- (Typ 912/5-Gang-Ausführung) liegt er zwischen den Preisen dieser beiden Fahrzeuge und bietet dem Kunden für einen annähernd gleichen Preis einen erheblich größeren Gegenwert, nämlich: ein völlig neues Auto.“ Die Rechnung ging auf: Insgesamt wurden 23.806 Exemplare des Coupés und des von 1968 an lieferbaren Targa-Modells ausgeliefert.

Porsche 912 Targa, 1967

Of course, every Porsche driver loved the new 911, but the hefty price – for which you could have bought a Lancia Flaminia Coupé – frightened some customers. The Porsche 912, which combined the new body with the four-cylinder engine of the 356 C which delivered 90 hp, was developed quite quickly. Porsche wrote on the release of the 912: “As Porsche wanted to attract both the old, loyal clientele and new customers with this car, a sales price close to the previous Porsche models 356 C and 356 SC was chosen: With DM 16.250 (model 912/4-speed version) and DM 16.590 (model 912/5-speed version) it lies between the prices of these two vehicles and offers the customer considerably higher value for an almost identical price, namely: a completely new car.” The math worked out: A total of 23,806 of both the coupé and the Targa models, available from 1968 onwards, were delivered.





Und gleich einen Tag später folgt die zweite Hintergrundtafel. Sie sollte in den mittleren Schlitz auf der Kunststoffbasis platziert werden. Natürlich können Sie die Tafeln aber auch ganz nach Belieben positionieren.

The second backdrop panel follows the very next day. This goes into the groove in the middle of the plastic base. You are also free to position the panels any way you like, of course.

6

911 E 2.0 Coupé

Porsche 911 E 2.0 Coupé, 1968

Relativ früh begannen sich die Porsche-Ingenieure auch mit der Entwicklung von Motoren mit Einspritzanlagen zu beschäftigen – das erste Serienmodell war der 1968 vorgestellte 911 E mit einer mechanischen Saugrohreinspritzung des Hauses Bosch mit Sechsstempelpumpe – eine Anlage, die von der Rennabteilung übernommen wurde, wo sie bereits seit 1966 verwendet wurde. Dazu kamen als Zündung eine HKZ und serienmäßig hydropneumatische Federbeine an der Vorderachse zum Einsatz. Der 911 E leistete bei 6.600 U/min exakt 140 PS, was dem Modell zu einer Höchstgeschwindigkeit von 215 km/h verhalf. Das maximale Drehmoment lag bei 17,8 mkp bei 4.500 U/min. Der erste Elfer mit einer Benzineinspritzung blieb in der 2-Liter-Version nur ein Jahr im Modellprogramm – schon im folgenden Jahr stand der 2,2-Liter-Sechszylinder bei den Händlern, nun mit 155 PS Leistung. Von der 2-Liter-Version sollten im Werk und bei Karmann nur 1.968 Coupés und 858 Targa-Modelle gebaut werden. Heute ist der erste 911 E ein nahezu vergessenes Modell, das jedoch entscheidend dazu beitrug, dass Porsche alle US-Abgasvorschriften einhalten konnte.

Porsche 911 E 2.0 Coupé, 1968

The Porsche engineers also began developing engines with injection at a relatively early time – the first series-production model was the 911 E with a mechanical intake manifold injection from Bosch with a 6-ram pump, which was introduced in 1968. The system was taken over from the racing department, where it had been in use since 1966. In addition, HKZ ignition and standard hydropneumatic shock absorbers on the front axle were used. The 911 E delivered exactly 140 hp at 6,600 rpm, giving the model a top speed of 215 km/h. The maximum torque was 17.8 mkp at 4,500 rpm. The first 911 with a gasoline injection system remained in the 2-litre version for only one year in the model range – the 2.2-litre six-cylinder was already at the distributors in the following year, now boasting of 155 hp. Of the 2-litre version, only 1,968 coupés and 858 Targa models were built in the factory and at Karmann. Today, the first 911 E is an almost forgotten model, but it was a crucial factor in Porsche's ability to comply with all US exhaust emission regulations.



Der Nikolaus bringt Ihnen in der sechsten Box das erste Bauteil für das Automodell: das Fahrgestell mit den Rädern. An der Unterseite finden Sie zwei Halterungsvorrichtungen, die genau auf die entsprechenden Halterungsvorrichtungen auf der Kunststoffbasis passen. Noch fehlen aber die Schrauben ...

In the sixth box, Santa brings you the first component of your car: the chassis with its wheels. Underneath you will find two holders that fit exactly into the corresponding mounting fixtures on the plastic base. You are going to need some screws, though ...



7

911 S 2.4 „Tour de France“

Porsche 911 S 2.4 „Tour de France“, 1970

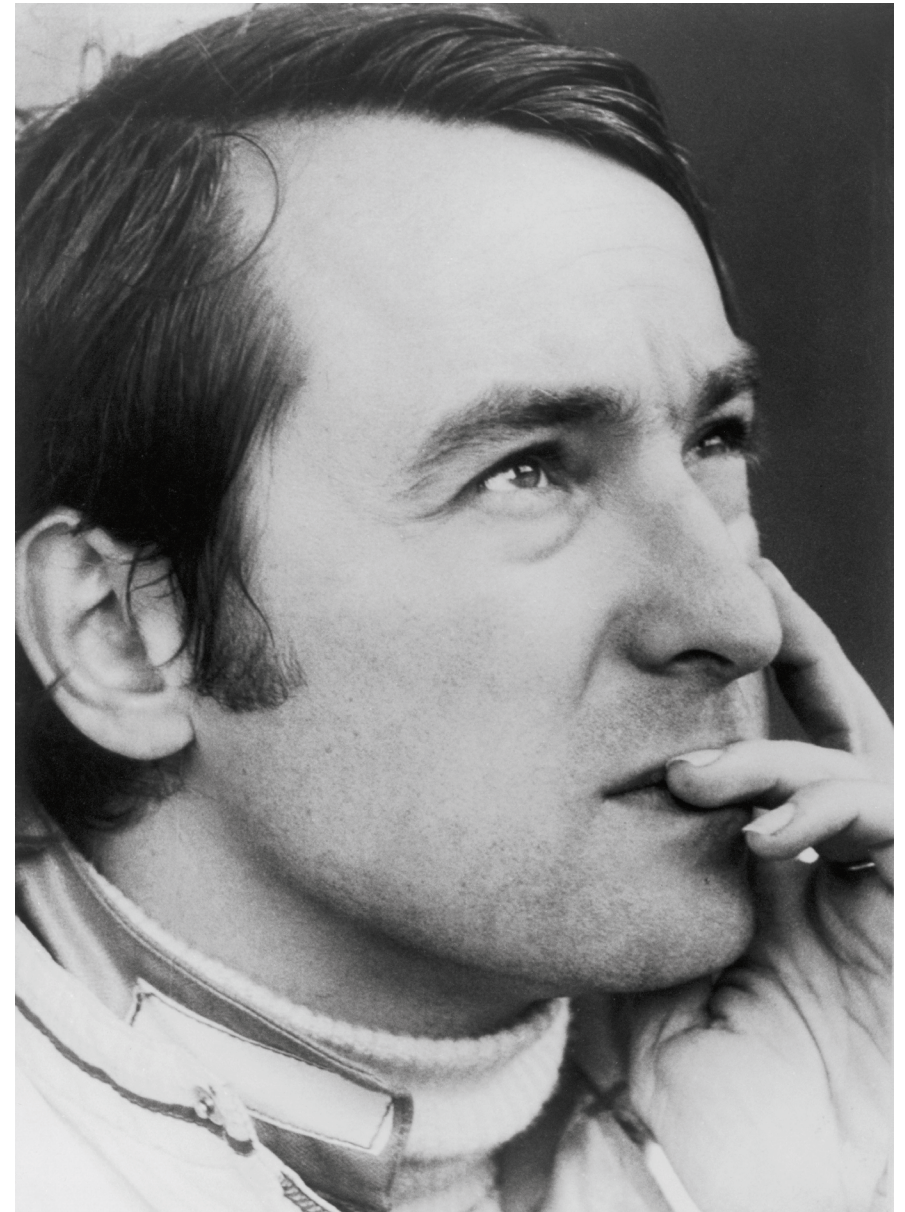
Von 1965 an entwickelte Porsche etliche Rallye-Fahrzeuge, die zunächst mit einem 2-Liter-Motor und später mit 2,2 und 2,3 Liter Hubraum ausgerüstet wurden und den Ruhm des Hauses bei den großen Rallyes mehrten. Dann kam 1970 ein spezieller 911, bei dem bereits ein 2,4-Liter-Motor mit 260 PS erprobt wurde. Dieses Unikat wurde für Gérard Larrousse und Maurice Gélín für die Teilnahme an der Tour de France aufgebaut: Hier trat der 911 S 2.4 gegen eine dramatisch überlegene Konkurrenz wie die in Le Mans erfolgreichen Matra-V12-Rennwagen an – also wurde massiv an Leistung und Gewicht gefeilt.

„Wenn es Euch glückt, das Gewicht unter 800 Kilogramm zu bringen, spendiere ich dem Team eine Kiste Champagner“, sagte Larrousse zu den Mechanikern – und er musste sie liefern. Dank eines Magnesium-Kurbelgehäuses und radikaler Gewichtsreduzierung wog der Wagen nur 789 Kilogramm. Dies dürfte der leichteste 911-Rennwagen in der Geschichte des Hauses gewesen sein. Das Resultat: Nach 4.525 Kilometern belegte der Elfer Rang 3 hinter den beiden Matra-Rennwagen. Wie hart das Rennen war, zeigt die Tatsache, dass von den 112 gestarteten Fahrzeugen nur 42 das Ziel erreichten.

Porsche 911 S 2.4 „Tour de France“, 1970

From 1965 onwards, Porsche developed a number of rally vehicles which were first equipped with a 2-litre engine and later with 2.2 and 2.3-litre upgrades and increased the reputation of Porsche at the big rallies. Then came a special 911 in 1970, with which a 2.4-litre engine with 260 hp was tested. This one-of-a-kind model was created for Gérard Larrousse and Maurice Gélín to participate in the Tour de France: Here the 911 S 2.4 competed against cars that were dramatically superior e.g. the Matra V12 racing car that was successful in Le Mans – so performance and weight were fine-tuned to the nth degree.

“If you succeed in bringing the weight under 800 kilograms, I’ll give the team a crate of champagne,” Larrousse told the mechanics – and he had to deliver it. Thanks to a magnesium crankcase and radical weight reduction, the car weighed only 789 kilograms. This must have been the lightest 911 racing car in the history of the company. The result: After 4,525 kilometres, the 911 finished third behind the two Matra racing cars. The fact that only 42 of the 112 cars at the start reached the finish line shows how hard the race was.



... die Schrauben finden Sie mitsamt einem Schraubenzieher in Box Nummer 7. Befestigen Sie das Fahrgestell aber noch nicht mit den Schrauben an der Basis. Es gibt vorher noch ein wenig Arbeit zu tun. Legen Sie alle Schrauben gut zur Seite, Sie werden sie noch benötigen!

... and the screws you will find in box number 7, along with a screw driver. But don't attach the chassis to the base with the screws just yet. There is still a little bit work to be done before you get to this step. Keep all the screws aside for now – you will need them later!



8

Hans Mezger

Hans Mezger

1956 kam der am 18. November 1929 in Ottmarsheim geborene Ingenieur Hans Mezger nach einem Maschinenbau-Studium an der Technischen Hochschule in Stuttgart zu Porsche. Er sollte in den Folgejahren bei dem noch jungen Unternehmen als Motorenkonstrukteur an der Entwicklung zahlreicher bedeutender Motoren beteiligt sein. Die Liste der Triebwerke sowie der zahlreichen Titel und Siege, die Porsche mit den Motoren erringen konnte, ist lang: So war Mezger an der Entwicklung der Formel-2- und des Achtzylinder-Formel-1-Motors der späten 1950er-Jahre beteiligt, ebenso am Zweiliter-Sechszylinder des 901/911. Gemeinsam mit Ferdinand Piëch war er auch für die Triebwerke der Modelle 904, 906, 908 und des legendären 917 verantwortlich.

Nachdem Piëch 1972 Porsche verlassen hatte, wurde Mezger zum Leiter der Motorsport-Abteilung ernannt. Unter seiner Leitung entstanden zahlreiche Aggregate, die unter anderem im 934 und 935 zum Einsatz kamen. Ein Highlight war der Formel-1-Motor, der von der Firma TAG finanziert wurde und von 1984 bis 1986 mit Niki Lauda und Alain Prost die Weltmeisterschaft holte. Es folgten die Typen 956 und 962, die die Langstreckenrennen dominierten. Mitte der 1990er-Jahre ging Hans Mezger in den Ruhestand.

Hans Mezger

Hans Mezger was born on 18th November 1929 in Ottmarsheim and joined Porsche in 1956 after completing his engineering studies at the Stuttgart Technical University. In the following years, he contributed to the development of numerous important engines of the young company. The list of engines and of the titles and wins that Porsche achieved with them is long. For instance, Mezger contributed to the development of the Formula 2 and the 8-cylinder Formula 1 engines of the late 1950s and of the 2-litre 6-cylinder engine of the 901/911. Together with Ferdinand Piëch, he was also responsible for the design of the engines for the 904, 906 and 908 models as well as the legendary 917.

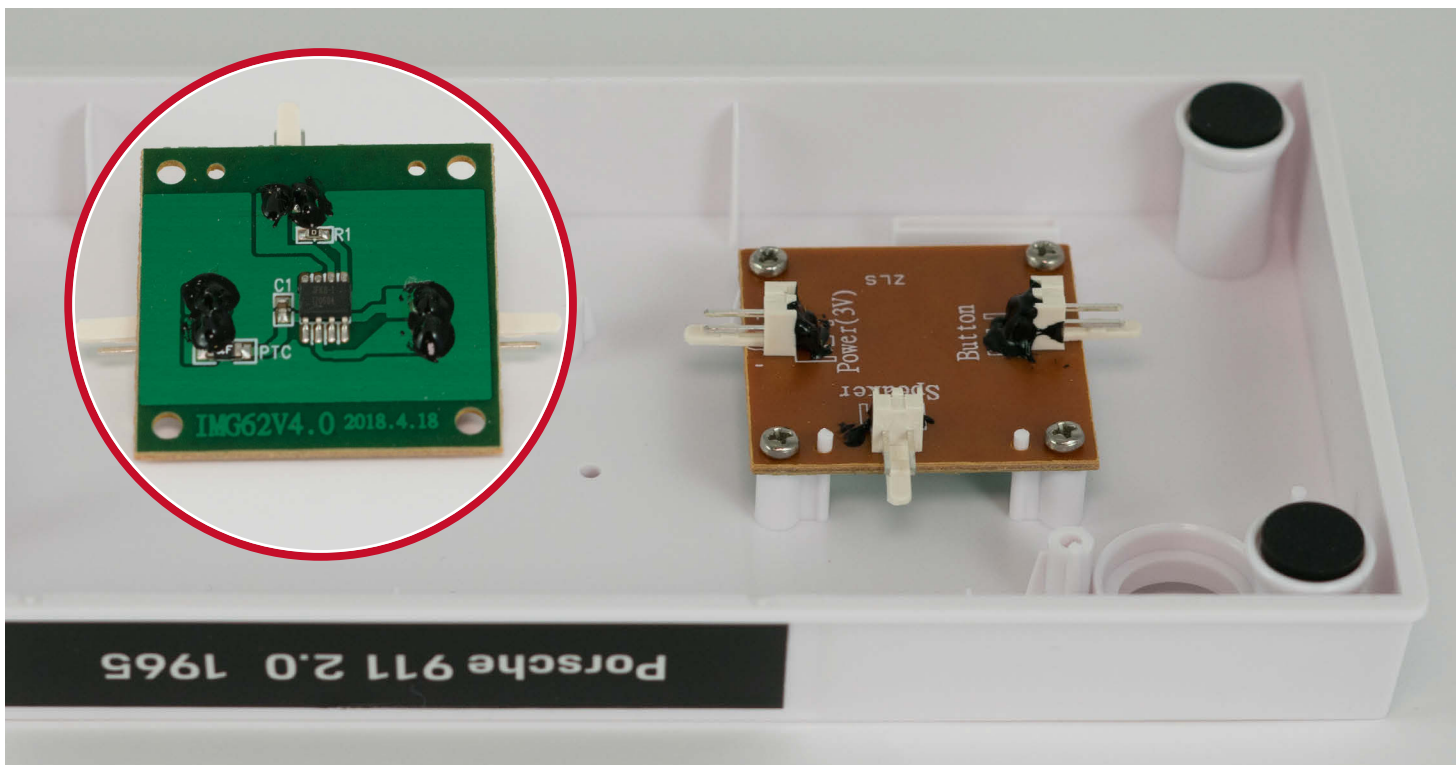
After Piëch left Porsche in 1972, Mezger became head of the motorsports department. Under his direction, many outstanding engines were created, which were used in the 934 and the 935, among others. A special highlight was the Formula 1 engine, which was funded by the TAG company and which enabled Niki Lauda and Alain Prost to win the world championship from 1984 to 1986. Next came the 956 and 962 types, which dominated the long-range races. In the mid-1990s, Hans Mezger retired.





Tag Nummer acht liefert Ihnen ein Soundmodul, mit dem Sie später den Porsche-Sound abspielen können. Befestigen Sie das Soundmodul mithilfe von vier Schrauben in der richtigen Position und in der richtigen Ausrichtung auf der Basis-Unterseite. Zwei kleine Aussparungen im Soundmodul korrespondieren mit zwei kleinen Stiften an der Basis. Beachten Sie hierzu auch die Abbildung. Wichtig (auch im Folgenden): Stecken Sie den Stecker jedes Bauteils jeweils nur in den entsprechenden Anschluss auf dem Soundmodul, andernfalls besteht die Gefahr, dass Sie etwas beschädigen.

It's day 8, and today you receive a sound unit with which you will be able to play the original Porsche engine revving sound later. Attach the sound unit to the underside of the plastic base using four screws – these need to be positioned the correct way up and aligned properly. The sound unit has two small slots that fit onto the two small pins at the base. Please also refer to the illustration. Please note: Insert the connector from each component only into the appropriate port in the sound unit, otherwise there is a risk of causing damage.



9

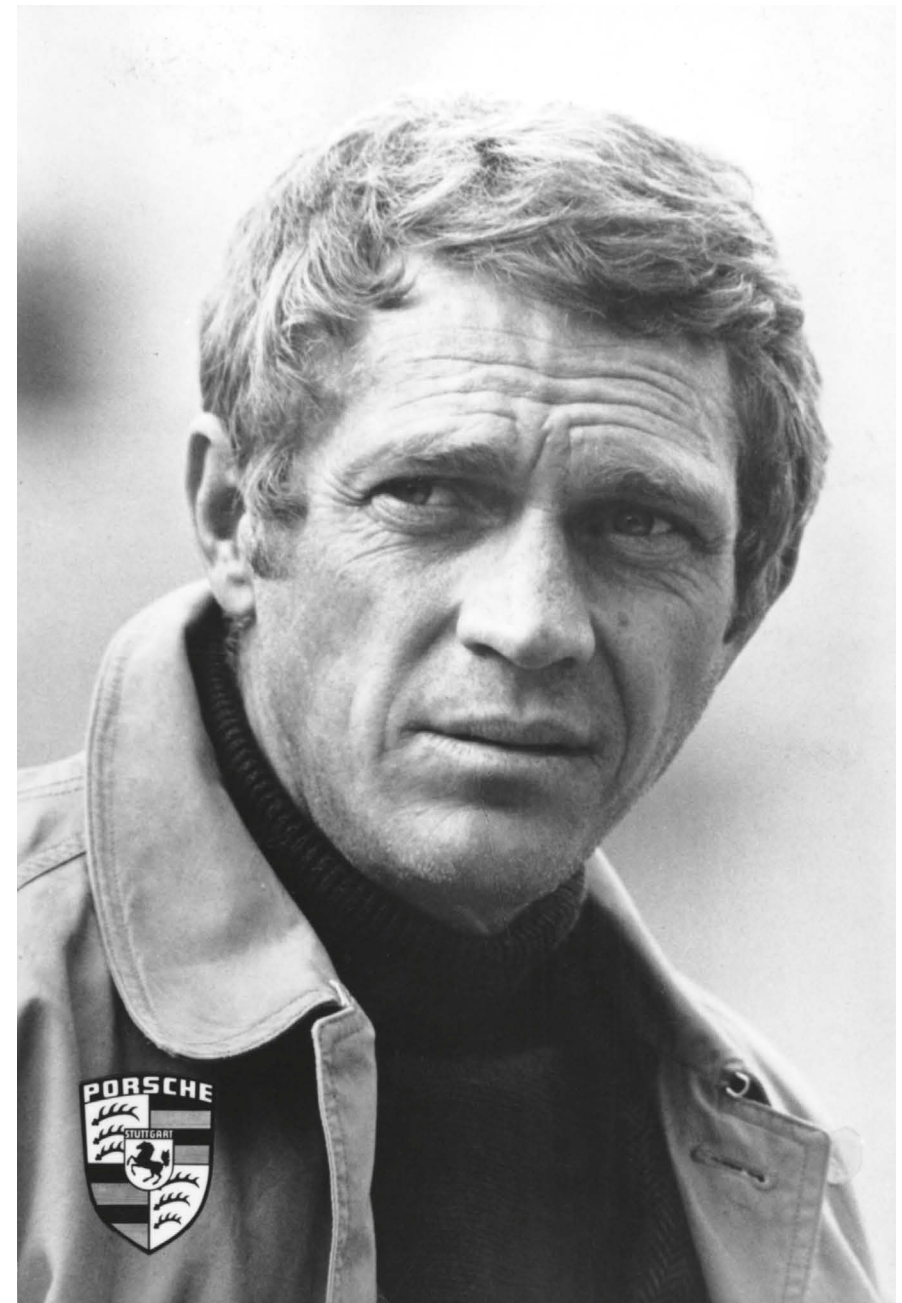
Steve McQueen

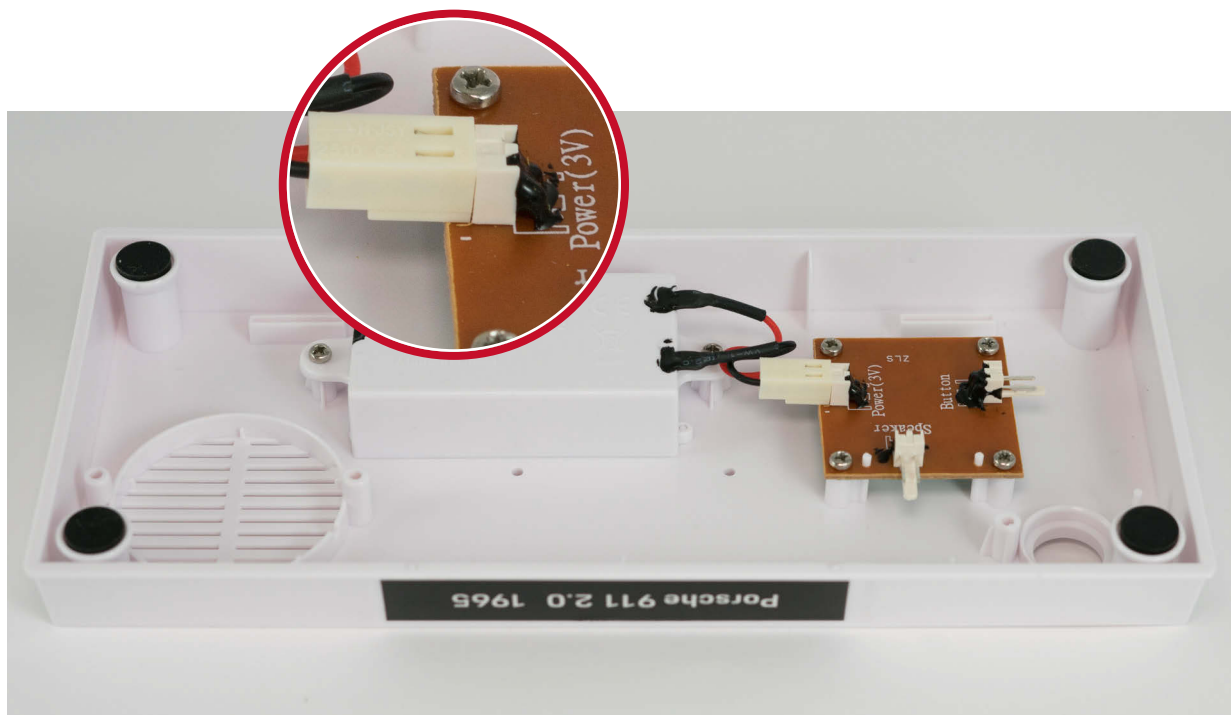
Steve McQueen

Der 1930 in Beach Grove im US-Bundesstaat Indiana geborene und 1980 in Ciudad Juárez in Mexiko gestorbene Steven Terence „Steve“ McQueen zählte zu den begehrtesten Filmschauspielern der 1960er- und 1970er-Jahre. Doch war McQueen nicht nur in Western-, Abenteuer- und Actionfilmen wie „Die glorreichen Sieben“, „Papillon“ oder „Bullitt“ zu sehen, er fuhr auch leidenschaftlich Motorrad- und Autorennen. 1964 trat er als Mitglied der US-Nationalmannschaft im Endurosport bei der Internationalen Sechstagesfahrt (Six Days) in Erfurt an. Später wurde er zu einem anerkannten Rennfahrer, als er 1970 beim 12-Stunden-Rennen von Sebring auf einem Porsche 908/2 gemeinsam mit seinem Teamkollegen Peter Revson den zweiten Platz belegte. Im selben Jahr wollte McQueen außerdem mit Jackie Stewart auf einem Porsche 917 an den 24 Stunden von Le Mans teilnehmen, doch wurde seine Bewerbung abgelehnt. Allerdings erhielt er die Erlaubnis, von seinem eigenen, mit dem Team Linge/Williams am Rennen teilnehmenden Porsche 908/2 authentische Rennszenen für den von ihm produzierten Film „Le Mans“ drehen zu lassen. Zwar wurde der Film kein Publikumserfolg, doch ist er aufgrund des Filmmaterials eine für Motorsportfans interessante Dokumentation.

Steve McQueen

Steven Terence "Steve" McQueen, born 1930 in Beach Grove, Indiana, and deceased 1980 in Ciudad Juárez, Mexico, was one of the most sought-after film actors of the 1960s and 1970s. But McQueen was not only seen in Western, adventure and action movies like "The Magnificent Seven", "Papillon" or "Bullitt", he also took part in motorcycle and car races. In 1964 he was a member of the U. S. National Enduro Sports Team at the Six Days in Erfurt, Germany. Later he became a renowned racing driver when he finished second in the Sebring 12-hour race in a Porsche 908/2 together with his team mate Peter Revson in 1970. In the same year McQueen also wanted to participate in the 24-Hours of Le Mans with Jackie Stewart in a Porsche 917, but his application was rejected. However, he received permission for his own Porsche 908/2 team Linge/Williams to shoot authentic racing scenes for the film "Le Mans" which he produced. Although the movie was not a success with the general public, it is an interesting documentary for motorsport fans due to the footage.





Die heutige Box verbirgt ein weiteres Bauteil für die Basis: eine Batteriebox. Setzen Sie zwei 1,5-V-Batterien vom Typ AA in die Batteriebox ein und befestigen Sie diese mit zwei Schrauben an der entsprechenden Stelle an der Basis-Unterseite. Beachten Sie auch die Abbildung.

Today's box contains another component for the base: a battery box. Insert two 1.5 V AA batteries in the battery box and attach the box at the designated spot underneath the plastic base with two screws. Please also refer to the illustration.



10

911 Carrera RS 2.7

Porsche 911 Carrera RS 2.7, 1972

1972 präsentierte Porsche auf dem Autosalon in Paris den Carrera RS. Dies war ein perfekt für den Motorsport vorbereitetes Modell, von dem 500 Fahrzeuge gebaut werden mussten, um ihn in der GT3-Klasse zu homologieren. Für 33.000 Mark konnte man damit einen 960 Kilogramm schweren Elfer erwerben, dessen 210 PS starker Sechszylinder es auf 240 km/h brachte. Nach 5,8 Sekunden war Tempo 100 erreicht, und damit der Carrera auch optimal zu bewegen war, sorgten ein Front- und ein Heckspoiler für eine größere Höchstgeschwindigkeit und eine Reduzierung der Neigung zum Übersteuern.

Bereits in Paris wurden die ersten 51 Bestellungen unterschrieben, und im November 1972 waren die ersten 500 Exemplare verkauft – damit war der Carrera RS 2.7 in der Gruppe-3-Kategorie (Spezial-Grand-Touring-Fahrzeuge) homologiert. Sofort wurde beschlossen, weitere 500 Fahrzeuge zu bauen, die sich in Windeseile verkauften und die Homologation in Gruppe 4 (Produktion-Grand-Touring-Fahrzeuge) ermöglichten.

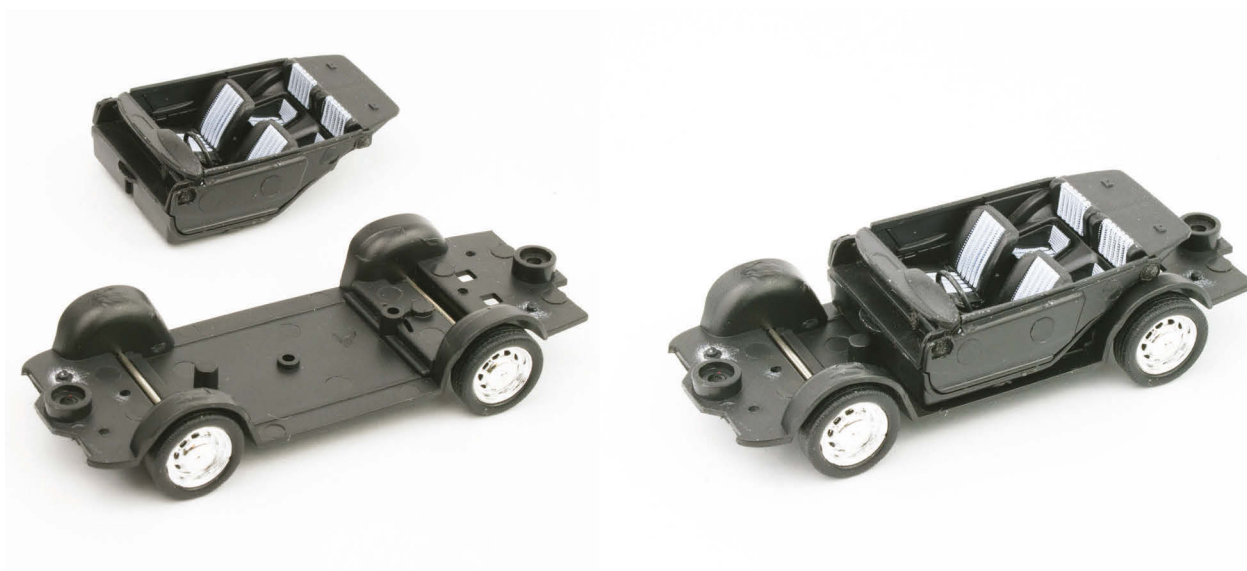
Doch es gab treue Kunden, die ihrem Unmut darüber Luft machten, dass sie keinen Carrera RS zugeteilt bekamen. So wurde der nun 1.000 Mark teurer eingepreiste Wagen bis zum Ende des Modelljahrs 1973 weitergebaut. Letztlich sollten 1.580 Exemplare des Carrera RS 2.7 ausgeliefert werden.

Porsche 911 Carrera RS 2.7, 1972

In 1972, Porsche presented the Carrera RS at the Paris Motor Show. It was a model perfectly prepared for motorsport; 500 cars were built to be homologated in the GT3 class. For DM 33,000, a 911 weighing 960 kilograms could be purchased, with a 210-hp six-cylinder engine delivering 240 km/h. After 5.8 seconds, the Carrera had reached 100 km/h. In order for the Carrera to move optimally, a front and a rear spoiler ensured greater top speeds and a reduction in the tendency to oversteer. The first 51 orders were signed in Paris and in November 1972 the first 500 units were sold – so the Carrera RS 2.7 was homologated in the Group 3 (special Grand Touring vehicles) category. Immediately, it was decided to build another 500 vehicles, which were sold in no time at all and enabled the homologation in group 4 (production of Grand Touring vehicles).

But there were loyal customers who showed their resentment that they were not being assigned a Carrera RS. The car, which was now DM 1,000 more expensive, was built until the end of the 1973 model year. In the end, 1,580 units of the Carrera RS 2.7 were sold.





Weiter geht es mit dem Porsche-Modell. Das Fahrzeuginnere aus der heutigen Box können Sie vorsichtig auf das Fahrgestell auflegen. Beachten Sie die kleinen Stifte unter dem Fahrzeuginnenteil, die genau in die beiden kleinen Löcher auf dem Fahrgestell passen.

Let's continue building our model Porsche. Take the car interior out of today's box and carefully place it on the chassis. Note the small pins under the car interior – these fit exactly into the two small holes on the chassis.

11

911 Carrera RSR 3.0

Porsche 911 Carrera RSR 3.0, 1974

Ein Jahr nach dem Carrera RS 2.7 bot Porsche den RS 3.0 an, der das im Reglement maximal erlaubte Hubraumvolumen von 3 Litern voll ausnutzte. Verfügte der straßenzulassungsfähige RS 3.0 über 230 PS, so bekam die Rennversion RSR 3.0 zunächst 315 und später dann 330 PS mit auf den Weg. Um diese 3-Liter-Variante anbieten zu können, mussten vom Evolutionsmodell RS 2.7 aber mindestens 100 Fahrzeuge gebaut und verkauft werden. Letztlich entstanden 98 Exemplare zum Basispreis von 64.980 Mark, von denen 42 mit einem Aufpreis von mindestens 30.000 Mark direkt im Werk zu RSR-3.0-Rennwagen umgebaut wurden. Und da sich der RSR 3.0 auf den Rennstrecken erfolgreich schlug, entstanden 1975 noch zwölf weitere Exemplare der Rennversion. Zwei dieser Rennwagen gingen an das in Reutlingen beheimatete Max-Moritz-Rennteam, wo der Wagen überarbeitet wurde und schließlich über knapp 360 PS verfügte. Die Fahrgestellnummer 911 460 9060 wurde in den Sponsorfarben des Nürnberger Unternehmens Foto Quelle lackiert. Dieses Fahrzeugexemplar fuhr von 1974 bis 1975 erfolgreich der Münchner Fahrer Reinhard Stenzel, bevor es durch mehrere Hände in den USA ging und heute in einer deutschen Sammlung steht.

Porsche 911 Carrera RSR 3.0, 1974

One year after the Carrera RS 2.7, Porsche presented the RS 3.0, which took full advantage of the maximum displacement of 3 litres allowed in the regulations. While the street-approved RS 3.0 produced 230 hp, the racing version RSR 3.0 initially delivered 315 and later 330 hp. To be able to offer this 3-litre version, however, at least 100 vehicles had to be built and sold from the evolution model RS 2.7. Ultimately, 98 units were produced at a base price of DM 64,980, 42 of which were converted directly in the factory to RSR 3.0 racing cars at a premium of at least DM 30,000. And since the RSR 3.0 was a success on the racetracks, in 1975 twelve more models were produced. Two of these racing cars went to the Reutlingen-based Max Moritz racing team, where the car was fine-tuned and finally produced just under 360 hp. The chassis number 911 460 9060 was painted in the colours of the Nuremberg-based sponsoring company Foto Quelle and the car was successfully driven by the Munich driver Reinhard Stenzel from 1974 to 1975, before it passed through several hands in the USA and is today in a German collection.





Heute erhalten Sie den dritten Teil des verschneiten Bergpanoramas als Hintergrund für Ihr Diorama. Das Set ist nun vollständig!

Today you get the third backdrop panel with the snow-covered mountain panorama for your diorama. Your set is now complete!

12

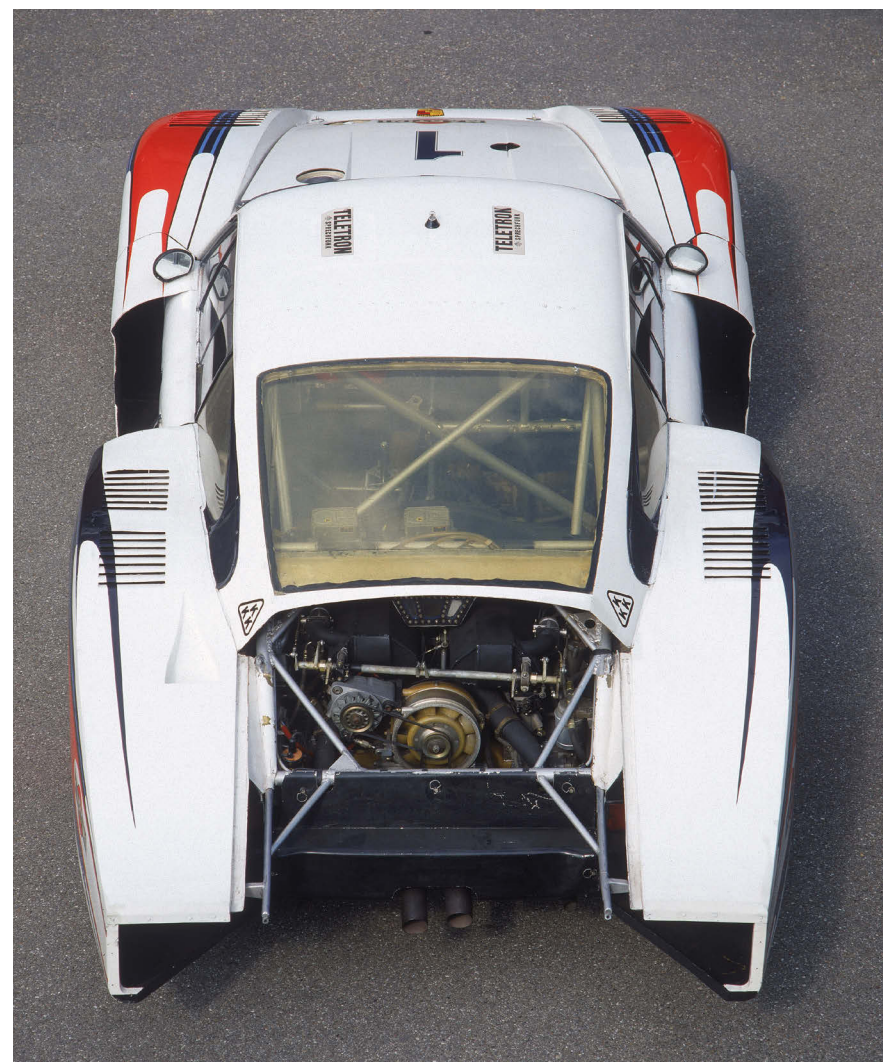
935/78 „Moby Dick“

Porsche 935/78 „Moby Dick“, 1978

Porsche hatte bereits den ersten in Le Mans startenden 356 einer intensiven aerodynamischen Kur unterzogen, denn man wusste, dass eine gute Aerodynamik auch mangelnde Pferdestärken zumindest teilweise ausgleichen konnte. Fehlende PS waren in den 70er-Jahren, als sich die Turbomotoren durchsetzten, kein Thema mehr – nun sorgte die Aerodynamik für eine höhere Endgeschwindigkeit. Für Le Mans 1978 baute Porsche den 935/78 „Moby Dick“, der sich zwar an den 935 anlehnte, aber eine völlige Neukonstruktion darstellte. Hier umhüllte eine lang gezogene GFK-Karosserie einen Gitterrohrrahmen, die dem rechts gelenkten Rennwagen zusammen mit dem 845 PS leistenden Boxermotor, der mit wassergekühlten Zylinderköpfen und zwei Turboladern ausgestattet wurde, zu nicht weniger als 366 km/h Höchstgeschwindigkeit verhalf. Der 935/78, der rennfertig 1.025 Kilogramm wog, verdankte seinen Spitznamen „Moby Dick“ seiner lang gezogenen Form, die an den weißen Pottwal aus dem Roman von Herman Melville erinnerte. Le Mans gewann dann ein Renault Alpine vor zwei Porsche 936 – der „Moby Dick“ kam mit Manfred Schurti und Rolf Stommelen am Steuer auf Rang 8 im Gesamtklassement.

Porsche 935/78 “Moby Dick”, 1978

Porsche had already submitted the first 356, starting in Le Mans, to intensive aerodynamic treatment, knowing that good aerodynamics could at least partially compensate for a lack of horsepower. Missing horsepower was no longer an issue in the 1970s, when turbo engines became established – now aerodynamics provided a higher top speed. For Le Mans 1978, Porsche built the 935/78 “Moby Dick”, which was based on the 935 but with a completely new design. A stretched GRP body covered a tubular steel frame that, together with the 845 hp boxer engine, equipped with water-cooled cylinder heads and two turbochargers, helped the right-hand driven racing car to reach a top speed of no less than 366 kph. The 935/78, which weighed 1,025 kilograms when ready for racing, owed its nickname “Moby Dick” to its elongated form, which is reminiscent of the white whale from Herman Melville’s novel. Le Mans was won by a Renault Alpine ahead of two Porsche 936’s – the “Moby Dick” with Manfred Schurti and Rolf Stommelen came in eighth overall.





Nun wagen wir einen kleinen Blick in die Zukunft. Box Nummer 12 enthält ein Stickerset – ein Renndekor, mit dem Sie später Ihren Porsche verzieren können, falls Sie es möchten.

Let's take a sneak peek into the future. Box number 12 contains a sticker set – a racing livery with which you can decorate your Porsche later if you want.



13

935 K3 Le Mans

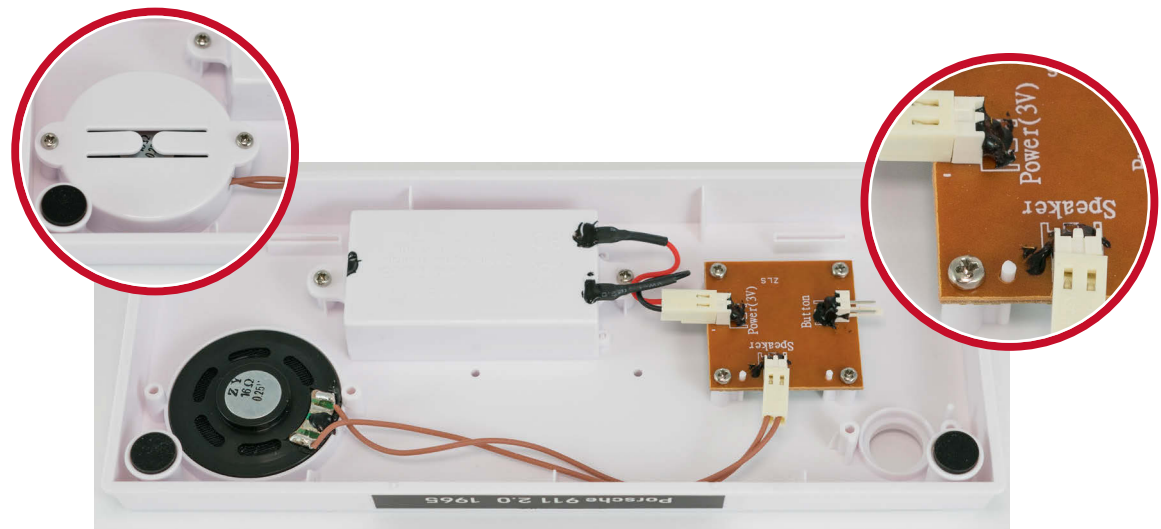
Porsche 935 K3 Le Mans, 1979

Über viele Jahrzehnte hinweg war das in Köln ansässige, von den Brüdern Erwin und Manfred Kremer 1962 gegründete Rennteam eines der erfolgreichsten Teams im nationalen und internationalen Motorsport. Die Kölner, die zeitweise von Porsche unterstützt wurden, waren seit 1964 nahezu ausschließlich mit Porsche-Fahrzeugen unterwegs und verkauften auch selbst weiterentwickelte Modelle an andere Teams. Von den vielen Titeln, die die Kremer-Brüder gewannen, war sicher der Gewinn des 24-Stunden-Rennens in Le Mans 1979 mit einem 935 K3 mit Klaus Ludwig, Don Whittington und Bill Whittington am Steuer der bedeutendste. Die Kölner hatten ihrer 935-Variante einen Luft/Luft-Ladeluftkühler verpasst, während die werkseitig mit einem Wasser/Luft-Ladeluftkühler ausgestatteten 936-Rennwagen ausfielen oder disqualifiziert wurden. Damit hatten die Kundenteams freie Fahrt – und der Kremer-Wagen mit seinem 800 PS starken Motor, der hinter den beiden 936 bereits die drittschnellste Trainingszeit erreicht hatte, gewann. Insgesamt 13 Kremer K3 wurden zum Preis von 350.000 bis 375.000 Mark verkauft. Parallel zu Le Mans gewann 1979 auch Rolf Stommelen mit einem K3 überlegen die Deutsche Rennsport-Meisterschaft.

Porsche 935 K3 Le Mans, 1979

For many decades the Cologne-based racing team, founded in 1962 by the brothers Erwin and Manfred Kremer, was one of the most successful teams in national and international motorsports. The team from Cologne, which was sponsored at times by Porsche, had been operating almost exclusively with Porsche vehicles since 1964 and also sold models which had been developed further to other teams. Of the many titles won by the Kremer brothers, winning the 24-hour race at Le Mans 1979 with a 935 K3 with Klaus Ludwig, Don Whittington and Bill Whittington behind the wheel was the most important. The Cologne team had fitted an air-to-air intercooler to their 935 version, while the 936 racing cars fitted with a water-to-air intercooler at the factory failed or were disqualified. This gave the customer teams a free ride – and the Kremer car with its 800 hp engine, which had already achieved the third fastest training time behind the two 936 cars, won. A total of 13 Kremer K3s were sold at a price of DM 350,000 to DM 375,000. In parallel to Le Mans, Rolf Stommelen also won the German Racing Championship in 1979 with a superior K3.





Nehmen Sie noch einmal vorsichtig die Hintergrundtafeln von der Basis-Oberseite, denn Sie müssen wieder Arbeiten an der Unterseite durchführen. Der heutige Tag bringt Ihnen einen Lautsprecher. Befestigen Sie ihn entsprechend der Abbildung mithilfe von vier Schrauben an der passenden Stelle. Die Schrauben nicht zu fest anziehen, um eine Beschädigung der Drähte zu vermeiden.

Carefully remove the backdrop panels from the base – you need to do some work on the underside again. Today you get a loudspeaker. Following the illustration, attach it at the appropriate place using four screws. Do not tighten the screws too much to prevent damaging the wires.



14

911 Carrera 3.2 4x4 Paris-Dakar

Porsche 911 Carrera 3.2 4x4 Paris-Dakar, 1984

Der Belgier Jacky Ickx, einer der großen Allroundfahrer, äußerte 1983 den Wunsch, mit einem Porsche an der legendären Rallye Paris–Dakar teilzunehmen. Da traf es sich gut, dass sich Porsche gerade mitten in der Entwicklungsphase des Über-Porsche 959 befand. So wurden drei spezielle 911 Carrera mit einer vom 959 übernommenen Vorder- und Hinterachse aufgebaut – entscheidend war jedoch der Einbau des 959-Allradantriebs, der in dem als 953 bezeichneten Unikat erstmals einem harten Test unterworfen wurde. Mit an Bord: ein 120- und ein 150-Liter-Tank, ein hydraulischer Wagenheber, Wasserkanister, Sandschaufeln etc. Die beiden Ersatzräder konnten über die abnehmbare Heckscheibe erreicht werden. Kein Wunder, dass der 953 einsatzfähig 1.247 Kilogramm wog. Für den Vortrieb sorgte ein nahezu serienmäßiger 3,2-Liter-Carrera-Motor, bei dem die Verdichtung wegen der zu erwartenden schlechten Benzinqualität in der Wüste etwas reduziert wurde – dennoch blieben noch 225 PS übrig, die einen Gesamtsieg für das Team Metge/Lemoyne, Rang 6 für das Team Ickx/Brasseur und Rang 26 für das mitfahrende Mechanikerteam Kussmaul/Lerner ermöglichten.

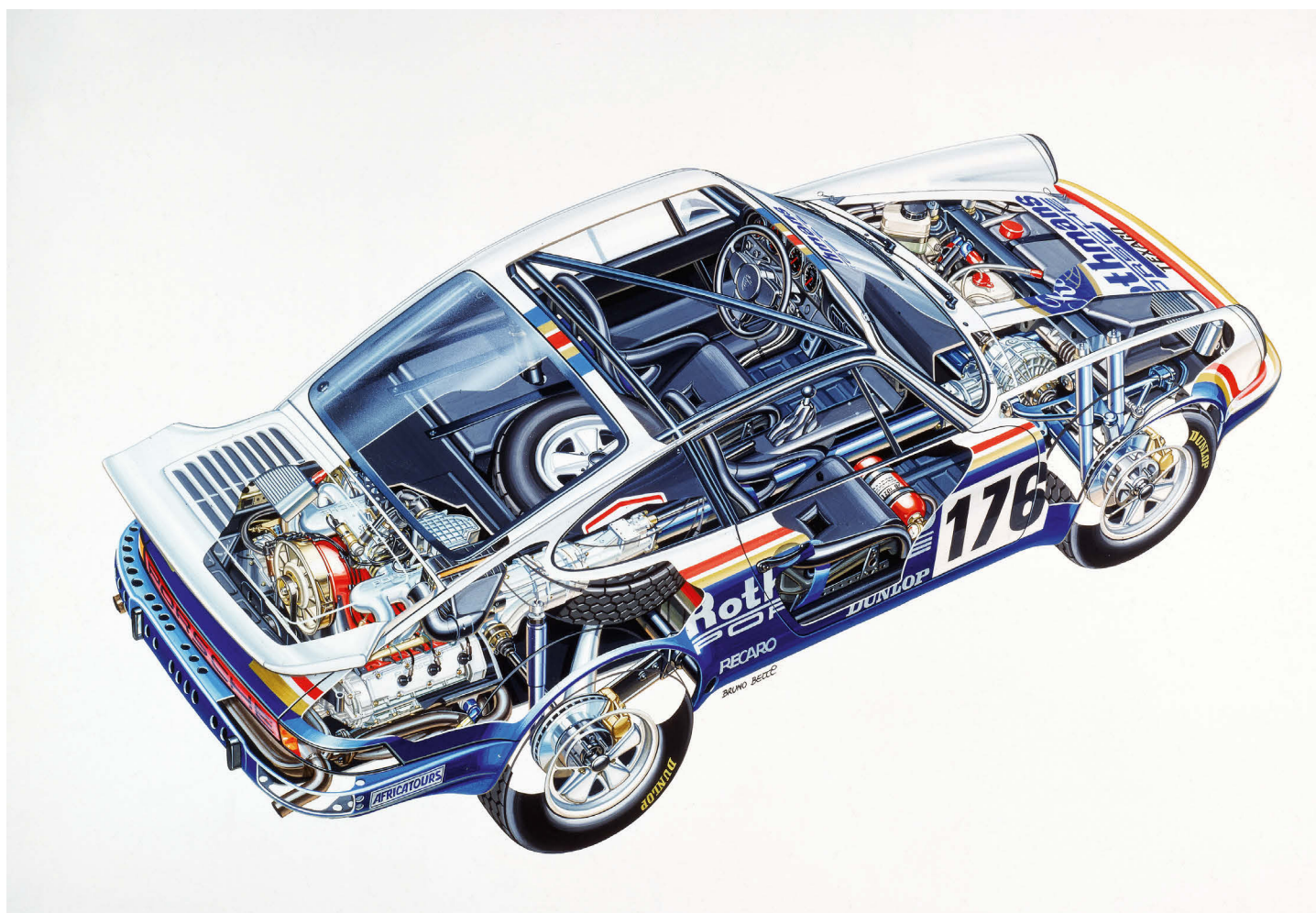
Porsche 911 Carrera 3.2 4x4 Paris-Dakar, 1984

In 1983, the Belgian Jacky Ickx, one of the great all-round drivers, expressed his desire to participate in the legendary Paris-Dakar Rally with a Porsche. It was lucky that Porsche was in the middle of the development phase of the Über Porsche 959. For this purpose, three special 911 Carreras with a front and rear axle adopted from the 959 were assembled – the decisive factor, however, was the installation of the 959 all-wheel drive, which was subjected to a tough test in the so-called unique type 953. Also on board: a 120 and a 150 litre tank, a hydraulic jack, water canister, sand shovels, etc. The two spare wheels could be accessed via the removable rear window. No wonder the 953 weighed 1,247 kilograms. Driving was provided by a nearly standard 3.2-litre Carrera engine, in which the compression was slightly reduced due to the expected poor fuel quality in the desert – but 225 hp was still left, which enabled Team Metge/Lemoyne to win the race, Team Ickx/Brasseur to finish in 6th place and the mechanics team Kussmaul/Lerner to finish 26th.



Box Nummer 14 liefert Ihnen eine kleine maßstabsgetreue Figur in Form eines Reifenstapels, die Sie ganz einfach mit dem dazugehörigen Fuß zusammensetzen und als Dekoration für Ihr entstehendes Modell benutzen können.

Box number 14 contains a small-scale figure of a stack of tyres. You can easily connect it to its support and use it as a decoration for your model when it's ready.



15

959

Porsche 959, 1987

Anfang der 80er-Jahre beschloss die Motorsportbehörde FIA, die verschiedenen Rennsportklassen neu zu definieren und vom 1. Januar 1984 an für gültig zu erklären. Nun gab es die Gruppe A für den Breitensport sowie die Gruppe B und die Gruppe C für den Spitzensport wie Le Mans. Die Gruppe B entpuppte sich als perfekte Spielfläche für sportlich engagierte Firmen, denn nun mussten nur noch 200 straßentaugliche Modelle gebaut werden, um die Homologation zu erlangen. Und natürlich war sich Porsche sicher, 200 spezielle Modelle verkaufen zu können. Während die Konkurrenten nur Modelle bauten, mit denen sie im Rallyesport mitfahren konnten, entwickelte Porsche mit dem 959 eine Straßenversion in Komfort- und Sportausführung sowie renntaugliche Varianten, die einerseits die Rallye Paris–Dakar gewannen und andererseits in Le Mans einen Klassensieg und einen siebten Rang im Gesamtklassement erringen konnten.

338 Exemplare sollten zwischen 1985 und 1988 von dem 450 PS starken, mit Allradantrieb ausgestatteten 959 gebaut werden, der seiner Zeit technisch weit voraus war und mit seinen 315 km/h Höchstgeschwindigkeit und einer Beschleunigung auf Tempo 100 in 3,9 Sekunden auch heute noch beeindruckt.

Porsche 959, 1987

In the early 1980s the FIA motorsports agency decided to redefine the racing classes effective from January 1st, 1984. Now there was group A for mass sports and groups B and C for top-class sports like Le Mans. Group B became the ideal playground for companies committed to motorsports because now they only had to build 200 roadworthy models in order to obtain homologation. Of course Porsche was sure to be able to sell 200 special models. While the competitors only built models for rally sports, Porsche developed roadworthy comfort and sports versions of the 959 as well as racing versions, which won the Dakar Rally and obtained a class win and a 7th place in the overall classification in Le Mans.

From 1985 to 1988, 338 Porsche 959 were built. With its 450 hp and its all-wheel drive, the car was technologically ahead of its times. Its top speed of 315 kph and its acceleration to 100 kph in a mere 3.9 seconds are still impressive today.





Heute folgt der zweite Teil des Renndekors für das Automodell. Sie können es später – falls Sie mögen – auf Ihrem fertigen Modell anbringen.

Today you get the second part of the racing livery for your model car. If you want, you can stick it onto your finished model later.



16

911 Turbo 3.3 Cabriolet

Porsche 911 Turbo 3.3 Cabriolet, 1987

1973 präsentierte Porsche auf der IAA den Porsche Carrera Turbo als Studie, dem ein Jahr später auf dem Pariser Salon der 911 Turbo als Serienfahrzeug folgte. Obwohl die Autoindustrie noch unter der ersten Ölkrise litt, war die Resonanz derart positiv, dass Porsche von nun an den Typ 930 Turbo (so die interne Bezeichnung) mit seinen 260 PS Leistung als Topmodell ins Modellprogramm aufnahm. 1977 folgte der Turbo 3.3, der mit Ladeluftkühler und mehr Hubraum glatte 300 PS bereitstellte. Mit einer Beschleunigung in 5,3 Sekunden auf 100 km/h und einer Höchstgeschwindigkeit von 260 km/h konnte Porsche nun auch im Bereich der Super-Sportwagen eine Rolle spielen.

Zehn Jahre später, 1987, kamen dann auf Kundenwunsch auch eine Cabriolet- und eine Targa-Version des 930 ins Angebot, wobei die Preise bei 125.000 Mark (Coupé), 132.000 Mark (Targa) und 145.000 Mark (Cabriolet) lagen. Doch standen sie nur zwei Jahre bei den Händlern – 1990 kam der neue Turbo auf der Basis des 964 auf den Markt, für den kein Cabriolet angeboten wurde. Ganze 1.491 Cabriolets und 657 Targa-Modelle sollten vom 930er-Turbo-Modell entstehen.

Porsche 911 Turbo 3.3 Cabriolet, 1987

In 1973, Porsche presented the Carrera Turbo as work in progress at the IAA, followed one year later by the 911 turbo as a series-production car at the Paris Motor Show. Although the automobile industry was still suffering from the first oil crisis, the response was so positive that Porsche now included the 930 turbo model (internal designation) with its 260 hp as a top model in the model range. It was followed in 1977 by the Turbo 3.3, which provided 300 hp with a charge air cooler and more displacement. With acceleration to 100 km/h in 5.3 seconds and a top speed of 260 km/h, Porsche now was able to play a role in the world of super sports cars.

Ten years later, in 1987, at the request of some customers, a convertible and a Targa version of the 930 were offered at a price of DM 125,000 (Coupé), DM 132,000 (Targa) respectively and DM 145,000 (Cabriolet). In 1990, the new turbo came on the market on the basis of the 964, for which no convertible was offered. A total of 1,491 convertibles and 657 Targa models were produced from the 930 turbo model.





Da nicht das ganze Jahr über Winter und Weihnachten ist, finden Sie heute die erste Tafel für ein zweites Hintergrundset. Sie können aussuchen, ob Sie das verschneite Bergpanorama benutzen möchten oder das zweite Set, das historische Aufnahmen aus der Porsche-Produktion zeigt.

The whole year is not about winters and Christmas – and that is why you will find the first panel of another backdrop set in today's box. You can choose whether you want to use the snow-covered mountain panorama or this second set with its historical photographs of the Porsche production line.

17

911 Carrera 3.2 Speedster Turbolook

Porsche 911 Carrera 3.2 Speedster Turbolook, 1989

Kleine Frontscheibe, keine Seitenscheiben, dürrtiges Notverdeck – so präsentierte sich 1948 der Porsche Nummer 1. Und so wurden auch die 356-Speedster-Modelle zu Ikonen. Beim 911 sollte es bis zum Genfer Salon 1982 dauern, bis das serienmäßige 911 SC Cabriolet vorgestellt wurde. Ab Januar 1989 gab es dann – nach einer Speedster-Studie, die 1987 auf der IAA zu sehen war – den 911-Serien-Speedster, der sich mit einer 80 mm niedrigeren Frontscheibe, den fehlenden Dreiecksscheiben in den Türen und einer großen Kunststoffklappe deutlich vom komfortablen Cabriolet unterschied. Anfänglich mit schmalen Kotflügeln ausgestattet, wurde der Großteil der 2.065 Modelle mit den Turbo-Verbreiterungen ausgeliefert, da von dieser Variante noch knapp 2.000 Rohkarosserien existierten.

Für den Vortrieb sorgte der bewährte 3,2-Liter-Boxermotor mit 231 PS Leistung, der den Speedster in 6,1 Sekunden auf 100 km/h und letztlich auf 245 km/h Höchstgeschwindigkeit beschleunigte. Porsche definierte den Speedster so: „Ein Cabriolet ist ein geschlossenes Auto, das man offen fahren kann. Ein Speedster ist ein offenes Auto mit einem Klappverdeck.“

Porsche 911 Carrera 3.2 Speedster Turbolook, 1989

Small windscreen, no side windows, simple emergency roof – that’s how the Porsche number 1 presented itself in 1948, and so the 356 Speedster models became icons. With the 911 it took until 1982, when the 911 SC cabriolet was introduced. After the Speedster study shown at the IAA in 1987, Porsche introduced the 911 series Speedster in January 1989. With the windshield size reduced by 80 mm, the missing triangular windows in the doors and a large plastic flap, it clearly differed from the comfortable convertible. Initially equipped with narrow wings, the majority of the 2,065 units were delivered with the turbo extensions, since almost 2,000 bodyshells still existed of this model.

The proven 3.2-litre boxer engine with 231 hp, which accelerated the Speedster to 100 km/h in 6.1 seconds and finally to a top speed of 245 km/h, provided the power. Porsche defined the Speedster as follows: “A convertible is a closed car that can be driven open. A Speedster is an open car with a convertible top.”





Mit Box Nummer 17 erhalten Sie ein weiteres Bauteil für Ihren Porsche. Es handelt sich um den vorderen Unterboden. Drücken Sie ihn vorsichtig auf die Unterseite des Fahrgestells, bis er einrastet. Die drei kleinen Stifte an der Unterseite des Bauteils passen genau in die drei kleinen Löcher auf dem Fahrgestell. Beachten Sie auch die Abbildung.

Box number 17 has another component for your Porsche – the front part of the undercarriage. Carefully press the component onto the underside of the chassis until it clicks into place. The three small pins underneath the component fit exactly into the three small holes on the chassis. Please also refer to the illustration.



18

911 Carrera 2 Cup

Porsche 911 Carrera 2 Cup, 1990

In den 80er-Jahren initiierte Porsche – um die Popularität des 944 zu steigern – drei Jahre lang den 944 Turbo Cup als Rennserie. Doch immer öfter fragte man sich bei Porsche, warum diese erfolgreiche Serie nicht mit dem Elfer ausgetragen wurde – so entstand im Herbst 1989 auf der Basis des 964 ein seriennaher Carrera-Cup-Wagen. Der 964 RS, der zum Preis von 123.000 Mark angeboten wurde, hatte 265 statt 250 PS Leistung, dazu gab es einen Überrollkäfig und eine um 55 Millimeter reduzierte Bodenfreiheit sowie ein Sportfahrwerk. Um Gewicht zu sparen, verzichtete man beim Cup-Fahrzeug auf den Beifahrersitz, die Rücksitze und jegliches Dämmmaterial. Die Kofferraumhaube bestand aus Aluminium, dazu kamen dünnere Scheiben. Außerdem wurde auf die Servo-Unterstützung der Lenkung verzichtet. Serienmäßig waren das Antiblockiersystem sowie ein Katalysator. Für die Saison 1990 baute Porsche 50 dieser Cup-Fahrzeuge, darunter eines mit einem Tiptronic-Getriebe, das für die im Carrera 2 lieferbare Automatikvariante Werbung machen sollte. Der Wagen, der bei Testfahrten praktisch die gleichen Rundenzeiten wie die Modelle mit Handschaltung erzielte, wurde vom Werk nur mit Walter Röhrl am Steuer eingesetzt.

Porsche 911 Carrera 2 Cup, 1990

In the 1980s, Porsche initiated the 944 Turbo Cup as a racing series for three years in order to increase the popularity of the 944. But more and more often people at Porsche asked themselves why this successful series was not held with the Elfer – so in autumn 1989, on the basis of the 964, a near-series Carrera Cup car was created. The 964 RS, which was offered at a price of DM 123,000, delivered 265 instead of 250 hp, plus a roll cage and 55 mm less ground clearance as well as a sports suspension. In order to save weight, the front passenger seat, rear seats and all kinds of insulation material were dispensed with in the Cup vehicle. The trunk lid was made of aluminium and the windows were thinner. In addition, no servo-assisted steering was used. The anti-blocking system and a catalytic converter were standard. For the 1990 season, Porsche built 50 of these Cup cars, including one with a Tiptronic transmission, to advertise the automatic version available in the Carrera 2. The car, which achieved practically the same lap times as the models with manual gear shifting during test drives, was used by the factory only with Walter Röhrl behind the wheel.



Es folgt gleich das nächste Autobauteil. Heute ist es der hintere Unterboden. Drücken Sie ihn vorsichtig auf die Unterseite des Fahrgestells, bis er einrastet. Beachten Sie auch die Abbildung.

It's time for the next component for the car – today you get the rear undercarriage. Carefully press this component onto the underside of the chassis until it clicks into place. Please also refer to the illustration.



19

911 Carrera RS 3.8 Clubsport

Porsche 911 Carrera RS 3.8 Clubsport, 1995

Der 993 Carrera RS feierte 1995 auf dem Salon in Amsterdam Premiere. Wieder musste der Carrera RS in mindestens 1.000 Exemplaren gebaut und verkauft werden, damit er in der internationalen Gruppe N-GT homologiert werden konnte. Letztlich wurden 1.203 Carrera RS ausgeliefert – Modelle, die den Ruhm auf den Rennstrecken mehrten und auch rasch gesammelt wurden. Natürlich war der Carrera RS auch für eine Straßenzulassung geeignet, allerdings war der neue RS als reiner Zweisitzer mit einem extrem sportlichen Fahrwerk ausgestattet, das es ermöglichte, auch bei Porsche-Club- und Langstreckenrennen anzutreten. Mit 1.270 Kilogramm geriet der 147.900 Mark teure RS rund 100 Kilogramm leichter als der normale Carrera. Das Herzstück des neuen Carrera RS war der deutlich überholte Sechszylinder, der über 300 PS verfügte.

Wem die Straßenversion nicht sportlich genug war, der konnte zum RS Clubsport greifen, bei dem das Interieur ohne Verkleidung und ohne Dämmmaterial und in Wagenfarbe lackiert geliefert wurde. Mit dem noch größeren Front- und Heckspoiler sah diese dem Rennsport vorbehaltene Variante deutlich martialischer aus. Ansonsten war der RS CS technisch mit der Basisversion des 911 Carrera RS identisch. Der Preis: 164.700 Mark.



Porsche 911 Carrera RS 3.8 Clubsport, 1995

The 993 Carrera RS celebrated its premiere in 1995 at the Salon in Amsterdam. Once again, at least 1,000 units of the Carrera RS had to be built and sold so that it could be homologated in the international N-GT group. In the end, 1,203 Carrera RS were delivered – models that increased their fame on the racetracks and rapidly became a collectors' item. Of course, the Carrera RS was also suitable for road-licensing, but the new RS as a pure two-seater was equipped with an extremely sporty chassis, which made it possible to compete in Porsche club and long-distance races. At 1,270 kilograms, the DM 147,900 RS was about 100 kilograms lighter than the normal Carrera. The heart of the new Carrera RS was the significantly revised six-cylinder engine, delivering 300 hp.

For those who didn't find the street version sporty enough, the RS Clubsport was the right choice. The interior was delivered without cladding and without insulation material and painted in the same colour as the car. With an even larger front and rear spoiler, this version, reserved for racing, looked much more aggressive. Otherwise, the RS CS was technically identical to the basic version of the 911 Carrera RS. The price: DM 164,700.





Sie erhalten nun eine zweite Hintergrundtafel mit einem historischen Motiv aus der Porsche-Produktion. Bei diesem Set können Sie die Position der Tafeln beliebig auf der Kunststoffbasis variieren, im Gegensatz zum winterlichen Bergpanorama ist es kein durchgehendes Motiv.

You now get the second half of the backdrop panel with a historical scene from the Porsche production line. In this set, you can modify the position of the panels on the plastic base as you like – unlike the winter mountain panorama, this backdrop has no continuous theme.

20

911 GT3 Cup

Porsche 911 GT3 Cup, 1998

Mit dem Ende des 968 und des 928 benötigte Porsche neue Modelle – das Ergebnis waren der Boxster und ein neuer Elfer mit der Typbezeichnung 996. Dahinter verbargen sich zwei Fahrzeuge, die von der Frontpartie bis zur Windschutzscheibe inklusive des Armaturenbretts identisch waren. So konnten die Gesamtentwicklungskosten gesenkt werden. Dazu wurde der Sechszylinder-Boxermotor neu konstruiert: Er besaß nun vier oben liegende Nockenwellen, Vierventiltechnik und war wassergekühlt. Trotz der komplexen Technik bestand der Motor nur noch aus 408 statt 480 Teilen, und das Gewicht sank von 232 auf 182 Kilogramm. Für den 1997 vorgestellten 996 kam eine 3,4-Liter-Variante mit 300 PS Leistung zum Einsatz, die ihm zu 280 km/h verhalf. Das neue Modell bewies, dass Porsche seine Sportpolitik perfektioniert hatte: Für die Cup-Wettbewerbe standen die Carrera-Cup-Fahrzeuge (ohne Straßenzulassung) zur Verfügung – reine Rennwagen, die im Fall des 996 zuerst mit 360 PS, dann ab 2000 mit 370 PS an den Start gingen. 1999 sollten 81 dieser Modelle gebaut und verkauft werden – 2000 kamen 71 Fahrzeuge dazu.

Porsche 911 GT3 Cup, 1998

With the end of the 968 and the 928, Porsche needed new models – the result was the Boxster and a new Elfer with the type designation 996 – two vehicles that were identical from the front end to the windscreen, including the dashboard. In this way, overall development costs were reduced. The six-cylinder boxer engine was redesigned for this purpose: it now had four overhead camshafts, four-valve technology and was water-cooled. Despite the complex technology, the engine consisted of only 408 instead of 480 parts and the weight dropped from 232 to 182 kilograms. For the 996, which was introduced in 1997, a 3.4-litre version with 300 hp was used, which enabled it to reach 280 km/h. The new model proved that Porsche had perfected its sports policy: the Carrera Cup cars (without road approval) were available for the Cup competitions – pure racing cars that, in the case of the 996, first started with 360 hp and then with 370 hp from the year 2000 onwards. In 1999 81 of these models were to be built and sold – a year later 71 more vehicles were added.





In der heutigen Box finden Sie ein weiteres kleines Gadget, das Sie als Dekoration zu Ihrem Porsche benutzen können. Es handelt sich um die maßstabsgetreue 2-D-Darstellung von Skiern aus den 1960er-Jahren.

In today's box you will find another small gadget that you can use as decoration for your Porsche – a 2D representation of skiers from the 1960s, made to scale.

21

Hans Herrmann

Hans Herrmann

Wenn Hans Herrmann anfängt, von seinen Erlebnissen mit Porsche-Rennwagen zu erzählen, schweigen auch geschwätzig Menschen – zu unglaublich hören sich seine Erinnerungen an: Wie er 1954 bei der Mille Miglia mit einem 550 Spyder und Herbert Linge auf dem Beifahrersitz nur Sekunden vor dem nahenden Schnellzug (weil es zum Bremsen zu spät war) unter den geschlossenen Bahnschranken hindurch raste – Gott sei Dank war der Spyder für dieses Manöver flach genug. Oder wie der gelernte Bäcker mit dem 380 km/h schnellen 917 K im Jahr 1970 zusammen mit Richard Attwood endlich den ersten Gesamtsieg für Porsche bei den 24 Stunden von Le Mans holte. Und danach seinen Rücktritt vom Rennsport erklärte, denn das hatte er seiner Frau im Falle eines Sieges versprochen.

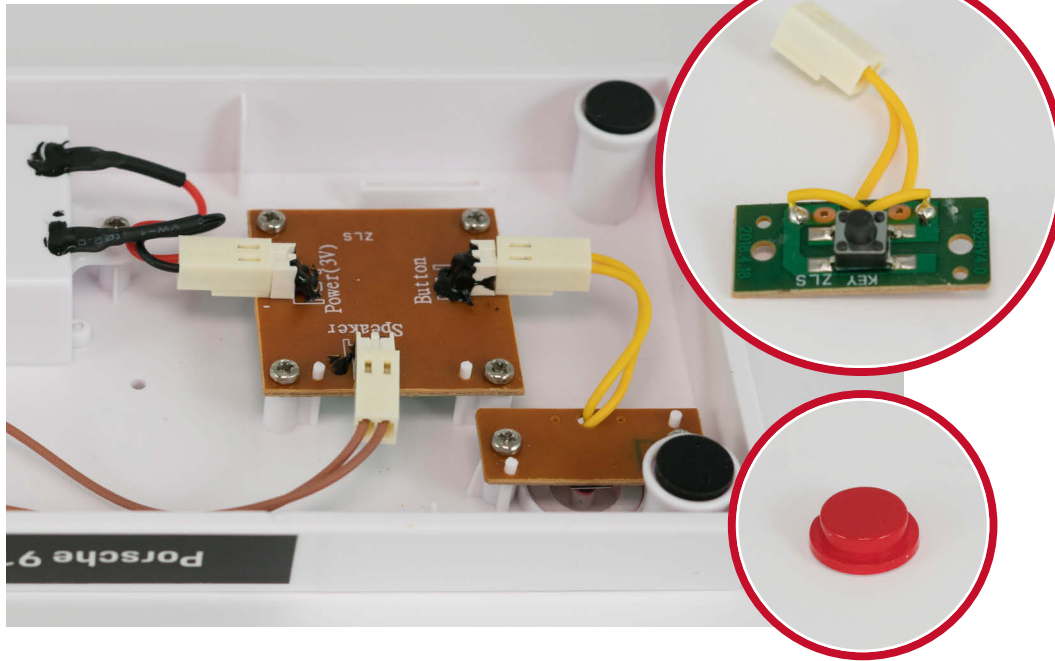
Zwar fuhr Herrmann, der in der Formel 1 und Formel 2 ebenso wie bei Langstrecken- und Bergrennen erfolgreich war, auch für das Mercedes-Benz-Werksteam unter Alfred Neubauer – ebenso für Cooper, Maserati, BRM und Borgward – doch seine größten Erfolge feierte Herrmann auf Porsche. Er trat unter anderem bei der Mille Miglia, der Targa Florio und der Carrera Panamericana an – und holte reichlich Siege und Pokale. Doch der Sieg 1970 in Le Mans war wohl sein größter Erfolg.

Hans Herrmann

When Hans Herrmann starts to talk about his experiences with Porsche racing cars, even the most chatty people fall silent as his reminiscences sound just too incredible: There is for instance the story of the Mille Miglia of 1954, where he and his co-pilot Herbert Linge in a 550 Spyder rushed underneath the closed railway crossings (because it was too late to brake) only seconds before an express train arrived. Thank God the Spyder was built flat enough for such a feat! Another story has the trained baker finally gain the overall win for Porsche at the 24 Hours of Le Mans in 1970 with a 917 K at a top speed of 380 km/h – only to declare his retirement from racing as this was what he had promised his wife in case he should win.

Herrmann was successful in Formula 1 and Formula 2 as well as in long-range and mountain races. While he also drove for the Mercedes-Benz factory team led by Alfred Neubauer and for Cooper, Maserati, BRM and Borgward, he scored his greatest triumphs with Porsche. Among others, he participated in the Mille Miglia, the Targa Florio and the Carrera Panamericana – and gained many wins and trophies. However, his Le Mans win in 1970 was arguably his greatest success.





Nun folgt das letzte Bauteil für die Kunststoffbasis. Mit dem An-/Ausschalter können Sie dem Diorama nach der Montage Leben in Form von Sound einhauchen. Montieren Sie den Ein- und Ausschalter an der entsprechenden Stelle auf der Unterseite der Kunststoffbasis. Befestigen Sie den Schalter mit Hilfe von zwei Schrauben.

Wenn Sie nun einmal auf den Schalter drücken, ertönt der Porsche-Sound. Er endet nach circa 30 Sekunden. Alternativ können Sie den Sound durch nochmaliges Drücken des Schalters vorab ausstellen.

Now it's time for the last component of your plastic base. Once you have fitted this power button, you can bring the diorama to life with sound. Install the power button at the appropriate place underneath the plastic base. Fix the button using two screws.

When you press the button once, the sound of a Porsche engine is played for about 30 seconds. You can stop the sound before this by pressing the button again.

22

911 Sport Classic

Porsche 911 Sport Classic, 2009

Mit schöner Regelmäßigkeit erfreut Porsche seine treuen Kunden mit limitierten Sonderserien – und so konnten letztlich auch nur 250 Kunden den auf der IAA 2009 präsentierten 911 Sport Classic zum stolzen Preis von 201.682 Euro erwerben. Das entsprach einem Mehrpreis von 105.791 Euro zum Porsche Carrera S, auf dem das Sondermodell basierte – dafür gab es jedoch ein paar Extras: Unter anderem verfügte der 3,8-Liter-Boxermotor im Heck dank einer neu entwickelten Resonanzsauganlage mit sechs unterdruckgesteuerten Schaltklappen nun über 408 PS. Darüber hinaus kamen serienmäßig Keramikbremsen, ein um 20 Millimeter tiefergelegtes PASM-Sportfahrwerk sowie eine mechanische Hinterachsquersperre zum Einsatz. Äußerlich sorgte der „Entenbürzel“-Heckspoiler des Carrera RS 2.7 für nostalgische Erinnerungen – und außerdem war nur die Sonderlackierung Sportclassicgrau erhältlich.

Der von der Porsche Exclusive-Abteilung entwickelte 911 Sport Classic war mit einem manuellen Sechsganggetriebe ausgestattet und rollte auf speziellen, schwarz lackierten 19-Zoll-Felgen. Im Innenraum waren die Sitzmittelbahnen der adaptiven Sportsitze sowie die Türverkleidungen mit Flechtleder bespannt – andere Intarsien wie etwa die Schalttafel waren in braunem Leder gehalten.

Porsche 911 Sport Classic, 2009

With great regularity, Porsche delights its loyal customers with limited special series – and so ultimately only 250 customers could buy the 911 Sport Classic presented at the 2009 IAA at breathtaking € 201,682. This corresponded to an additional € 105,791 for the Porsche Carrera S, on which the special model was based – but there were a few extras for this. Among other things, the 3.8-litre boxer engine in the rear could now supply 408 hp thanks to a newly developed resonance suction system with six vacuum-controlled switching flaps. Ceramic brakes, a PASM sports suspension lowered by 20 millimetres and a mechanical rear axle lockout were also included as standard. Externally, the Carrera RS 2.7's "Duckwrinkle" rear spoiler provided nostalgic memories – and in addition, only the special sport classic grey colour scheme was available.

The 911 Sport Classic, developed by the Porsche Exclusive department, was equipped with a manual six-speed transmission and drove on special black 19-inch wheels. In the interior, the seat middle panels of the adaptive sports seats and the door panels were covered with woven leather – other inlays such as the control panel were made of brown leather.





Tag 22 liefert Ihnen das vorletzte Bauteil für das Automodell – die Scheiben. Legen Sie sie von oben auf das Fahrzeuginnere. Beachten Sie hierzu die Abbildung.

Day 22 brings you the second last component for your model car – the windows. Place them on the car interior from above. Please refer to the illustration.

23

911 GT3 R Hybrid

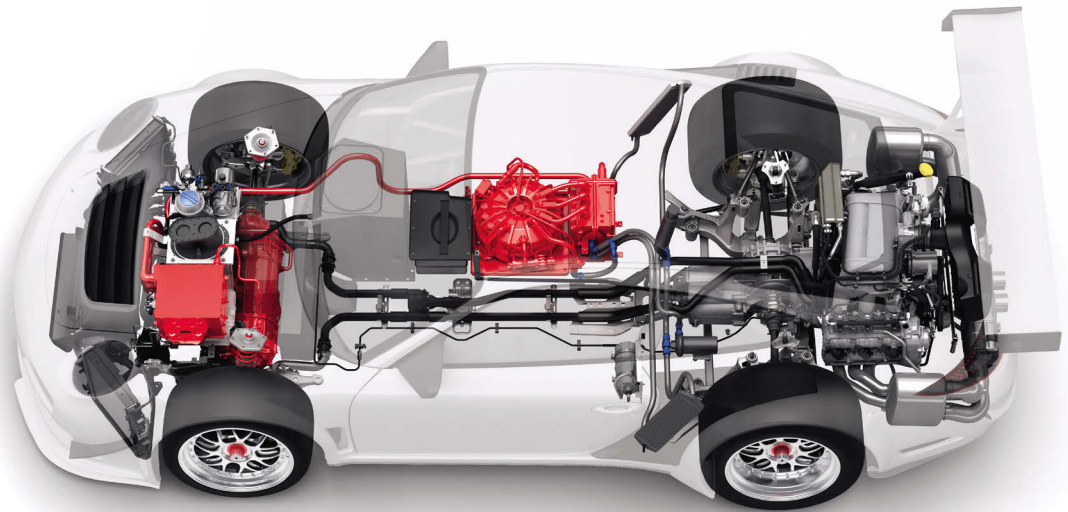
Porsche 911 GT3 R Hybrid, 2010 Nürburgring

Porsche hat sich nie auf seinen Erfolgen ausgeruht und stets nach neuen technischen Lösungen gesucht. Und so wunderte es auch nicht, als auf dem Genfer Autosalon 2010 mit dem 911 GT3 R Hybrid ein neuer Rennwagen stand, bei dem ein elektrischer Vorderachsantrieb mit zwei je 82 PS starken Elektromotoren den 480 PS leistenden 4-Liter-Boxermotor im Heck ergänzte. Anstelle der in Hybrid-Straßenfahrzeugen üblichen Batterien liefert hier ein elektrischer Schwungradspeicher, der im Innenraum neben dem Fahrer untergebracht wurde, die Energie für die Elektromotoren. Dieser Schwungradspeicher ist ebenfalls eine Elektromaschine, deren Rotor mit bis zu 40.000 Umdrehungen pro Minute rotiert und die Energie mechanisch in Form von Rotationsenergie speichert. Aufgeladen wird der Speicher bei Bremsvorgängen, wenn die beiden Elektromaschinen an der Vorderachse ihre Funktion umkehren und als Generatoren arbeiten. Bei Überholvorgängen oder beim Beschleunigen kann die hier gespeicherte Energie abgerufen werden – und so bis zu 164 zusätzliche PS zur Verfügung stellen. 2010 führte der GT3 R Hybrid beim 24-Stunden-Rennen am Nürburgring souverän, bis er von einem Motorschaden des Sechszylinders gestoppt wurde.

Porsche 911 GT3 R Hybrid, 2010 Nürburgring

Porsche has never rested on its laurels and has always looked for new technical solutions. And so it came as no surprise when a new racing car, the 911 GT3 R Hybrid, was on display at the 2010 Geneva Motor Show, in which an electric front-axle drive with two 82-hp electric motors each complemented the 480-hp 4-litre boxer engine at the rear. Instead of the batteries normally used in hybrid road vehicles, an electric flywheel accumulator located in the interior next to the driver supplied the energy for the electric motors. This flywheel accumulator is also an electric machine whose rotor rotates at up to 40,000 revolutions per minute and stores the energy mechanically in the form of rotational energy. The accumulator is charged during braking operations when the two electric machines on the front axle reverse their function and operate as generators. During overtaking or acceleration, the energy stored here can be retrieved – providing up to 164 additional horsepower. In 2010, the GT3 R Hybrid competently led the 24-hour race at the Nürburgring until it was halted by the six-cylinder engine failing.





Weihnachten rückt näher! Heute erhalten Sie das letzte Hintergrundbild aus dem zweiten Set. Sie können nun beliebig zwischen dem Bergpanorama und den historischen Aufnahmen aus der Produktion hin- und herwechseln. Welche Serie ist Ihr Favorit?

Christmas is around the corner! Today you get the last backdrop from the second set. You can now switch back and forth between the mountain panorama and the historical photographs from the production line. Which is your favourite?



24

911 GT2 RS

Porsche 911 GT2 RS, 2017

Beim renommierten Festival of Speed präsentierte Porsche erstmals den neuen 911 GT2 RS. Hier feierte der 700 PS leistende Super-Sportwagen seinen Einstand – das Herzstück ist der 3,8-Liter-Biturbo-Boxermotor, der den vollgetankt 1.470 Kilogramm schweren Zweisitzer in 2,8 Sekunden auf Tempo 100 katapultiert und 340 km/h Höchstgeschwindigkeit bereitstellt. Das Triebwerk des GT2 RS basiert auf der 3,8-Liter-Maschine des 911 Turbo S mit 580 PS. Außergewöhnlich hoch sind auch die möglichen Kurvengeschwindigkeiten, die der 911 GT2 RS dank seines Rennsportfahrwerks mit Hinterachslenkung erreicht. Mächtige Luftein- und Luftauslässe unterstreichen mit dem dominanten Heckflügel, dass die Aerodynamik die Form und das Design bestimmt. Der 911 GT2 RS verzögert serienmäßig mit der Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Die Kotflügel vorn, die Radhausentlüftungen sowie Elemente des Heckteils sind ebenso wie viele Interieurkomponenten aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CfK) gefertigt. Auch die Fronthaube besteht aus Carbon, das Dach im Serientrim aus Magnesium. Und im Innenraum dominieren rotes Alcantara, schwarzes Leder sowie Interieurteile aus Sichtcarbon. Der Preis für das Topmodell: 285.220 Euro.

Porsche 911 GT2 RS, 2017

At the renowned Festival of Speed Porsche presented the new 911 GT2 RS for the first time. This is where the 700-hp super sports car made its debut – the heart of which is the 3.8-litre twin turbo boxer engine, which catapults the fully-fuelled 1,470-kilogram two-seater to 100 km/h in 2.8 seconds and delivers a top speed of 340 km/h. The GT2 RS's engine is based on the 3.8-litre engine of the 911 Turbo S with 580 hp. Also exceptionally high are the possible cornering speeds that the 911 GT2 RS achieves thanks to its racing suspension with rear-axle steering. Powerful air intakes and outlets, together with the dominant rear wing, emphasize that aerodynamics determined the shape and design. The 911 GT2 RS decelerates as standard with the Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). The front wings, the wheelhouse vents and rear panel elements as well as many interior components are made of carbon fibre reinforced plastic (CRP). Also, the front bonnet is made of carbon, the roof in the standard trim is made of magnesium. And the interior is dominated by red Alcantara, black leather and interior parts made of visible carbon. The price for the top model: € 285.220.

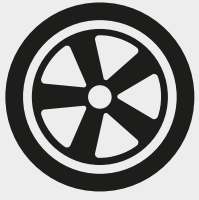




Box 24 bringt Ihnen das letzte Bauteil für den Porsche! Drücken Sie die Karosserie vorsichtig von oben auf die anderen Autoteile. Die Karosserie sollte auf dem Fahrgestell einrasten. Benutzen Sie zwei Schrauben, um alles fest miteinander zu verbinden. Befestigen Sie anschließend das fertige Auto mit zwei Schrauben an der Basis. Hierzu müssen Sie die Schrauben von der Unterseite der Basis aus eindrehen. Abschließend können Sie Ihr Diorama beliebig mit den 2-D-Figuren, den Hintergrundtafeln und dem Renndekor dekorieren. Fertig! Frohe Weihnachten!

Box 24 brings you the last component of your Porsche! Press the bodywork carefully onto the rest of the car parts from above. The bodywork should click into place on the chassis. Now use two screws to join everything together. Then fix the completed car model onto the base using two screws – you will have to drive the screws in from underneath the base. After that, you can decorate your diorama with the 2-D figures, the back-drop panels and the racing livery as you like. And we're done! Merry Christmas!





Porsche 992

„Die achte Generation des 911 ist noch leistungsstärker, noch emotionaler und noch effizienter als ihre Vorgänger – mit umfangreichen digitalen Features. Und trotz aller Neuerungen bleibt der Elfer, was er von Anfang an war: ein puristischer Sportwagen, das pulsierende Herz von Porsche. Unsere Ikone.“ Mit diesen Worten präsentierte Oliver Blume, der Vorstandsvorsitzende der Porsche AG, im November 2018 in der Petree Hall der Los Angeles Auto Show die achte Generation des 911.

Natürlich muss ein 911 – auch mehr als 50 Jahre nach seiner Geburt – ein 911 bleiben, denn da gibt es eine Porsche-Design-DNA, der das Haus einfach verpflichtet ist. Die Form, die Silhouette – auf diesen Bestandteilen ruht der Elfer, das ist das Fundament der Saga. Das Ergebnis ist ein Modell, das sich im Auftritt deutlich muskulöser als sein Vorgänger gibt. Nun hat jeder Elfer-Fan exakte Vorstellungen von einem Porsche 911. Deswegen ist Michael Mauer, der Design-Chef des Hauses, um seine Aufgabe nicht zu beneiden. Man könnte auch sagen, dass die Suche nach einer neuen und dennoch typischen Form – die man bei Porsche alle sechs bis acht Jahre angeht – eine der großen Herausforderungen des Automobil-Designs darstellt.

“The 8th generation of the 911 is more powerful, more emotional and more efficient than its predecessor and comes with comprehensive digital features. Despite all innovation, the 911 remains the purist sports car that it has always been – the living heart of Porsche; our icon!” With these words, Porsche AG chairman Oliver Blume presented the 8th generation of the 911 in the Petree Hall of the Los Angeles Auto Show in November 2018.

Of course, a 911 has to remain a 911, even 50 years after its conception. The company is simply bound to adhere to the Porsche design DNA. The form and the silhouette are the defining elements of the 911 and constitute the foundation of the legend. However, the new model presents itself considerably more muscular than its predecessor. As every 911 fan has a precise idea of what a 911 should look like, no-one envies Porsche design head Michael Mauer his job. Searching for a new and yet typical shape – a task that Porsche performs every six or eight years – is arguably one of the greatest challenges in automobile design.





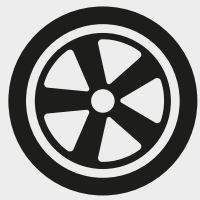
Für das Designteam waren bei den Arbeiten ein paar Dinge von Anfang an klar: Die Silhouette, das vom Dach her abfallende Heck sowie die vorderen, freistehenden Kotflügel mit der Leuchteinheit und die dazwischen liegende vordere Haube – alles musste klar erkennbar ein 911 bleiben. Das Ergebnis ist der 911 der achten Generation, der breiter, selbstbewusster und moderner auftritt. Da wären zuerst einmal die breiteren Kotflügel, die sich über die großen Räder mit vorne 20 und hinten 21 Zoll Durchmesser wölben. Da die hinterradangetriebenen Modelle die bisherige Karosserie-Breite der Allradmodelle übernehmen, beträgt der Zuwachs an der Hinterachse 44 Millimeter. Ein typisches Thema der früheren 911-Generationen ist die lang nach vorn gezogene Kofferraumhaube mit einer markanten Vertiefung vor der Windschutzscheibe. Mit dem um 45 mm breiter gewordenen Vorderwagen greift Porsche diese Tradition wieder auf, was zu einem noch maskulineren Anblick führt. Beide Maßnahmen strecken die Frontpartie und verleihen dem 992 mehr Dynamik.

Wer die Scheinwerfer der ersten 911-Generationen mit denen des neuen Elfers vergleicht, merkt rasch, wie sehr sich die Technik verändert hat: Die neu entwickelten LED-Hauptscheinwerfer demonstrieren den technologischen Fortschritt. Sie fügen sich – elfertypisch rund und aufrecht – praktisch fugenlos in die Kotflügel ein. Dazu betont die mit den Türen bündige Integration der elektrisch ausfahrenden Griffe die taillierte und glatte Seitenlinie des Fahrzeugs. Natürlich wurden auch die Außenspiegel neu geformt und auf möglichst geringe Windgeräusche optimiert – optional sind sie auch elektrisch anklappbar zu erwerben.



For the design team, a few elements were obvious from the very beginning: the silhouette, the rear end dropping off from the roof, the self-supporting front mudguards with the lighting unit, and the bonnet between them. In all these aspects, the new model had to remain unmistakably a 911. However, the 8th generation 911 appears broader, more self-assured and more modern. First, there are the broader mudguards arching over the big wheels with a diameter of 20" at the front and 21" at the rear, respectively. As the rear-wheel driven models adopt the previous auto body width of the all-wheel driven versions, the increase at the rear axle amounts to 44 mm. A typical style element of the previous 911 generation was the long boot lid with a prominent recess in front of the windshield. With a front end broadened by 45 mm, Porsche revives this tradition, which results in a more masculine look. Both measures stretch the front end and make the 992 appear more dynamic.

When you compare the headlights of the first 911 generation with those of the new one, you will immediately realise how much technology has changed. The newly developed LED main headlights demonstrate technological progress. In their round and upright shape characteristic of the 911, they integrate virtually seamlessly with the mudguards. Additionally, the flush-mounted electrically extendable door handles emphasise the smooth lateral lines of the vehicle. The exterior mirrors were also newly designed and optimised for lowest possible wind noise. An electrically retractable version is optionally available.



Porsche 992 (Fortsetzung)

Das Porsche-Designteam hat in den vergangenen Jahren dank der neuen LED-Lichttechnik der Heckpartie des 911 eine völlig neue Form gegeben – eine Entwicklung, die das nahtlose feine Leuchtenband des 992 konsequent fortsetzt. Darüber sitzt der nun deutlich breitere, variabel ausfahrbare Spoiler, während die vertikal angeordneten Lamellen des Lufteinlasses die Linienführung der Heckscheibe aufgreifen. Gutes Design besteht ja nicht nur darin, grandiose neue Formen zu entwerfen, sondern auch darin, existierende Klassiker mit der Hilfe von Feintuning zu immer neuen Höhen zu führen. So haben sich die Designer auch daran gemacht, für die mittig angeordnete dritte Bremsleuchte einen neuen Platz zu finden: Sie wurde in den Verlauf der Lamellen integriert. Und da sie bei ausgefahrenem Heckspoiler verdeckt wird, findet sich im Spoiler eine zweite Bremsleuchte. Zur Differenzierung der hinterradangetriebenen Modelle von den Allrad-Fahrzeugen haben erstere nun schwarze Lamellen, während die Allradversionen über Chromeinleger im Heckgitter verfügen. Mit Ausnahme des Bug- und des Heckteils besteht die gesamte Außenhaut aus Aluminium.

Mit dem neuen 911 gehen auch die aufgeladenen Sechszylinder-Boxermotoren in die nächste Generation. Neue Motoren-Generationen müssen ja alles besser können: Sie sollen mehr Leistung bei niedrigeren Verbrauchswerten bereitstellen und gleichzeitig müssen sie immer höhere Abgasnormen erreichen. Das bei Porsche im Mittelpunkt der Weiterentwicklung – neben der Erfüllung neuester Abgasnormen mit Ottopartikelfilter – vor allem die weitere Performance-Steigerung stand, darf bei einem Sportwagen-Hersteller nicht wundern. Hier führen neue, größere, symmetrisch aufgebaute Turbolader mit elektrisch gesteuerten Wastegate-Ventilen, eine völlig neu gestaltete Ladeluftkühlung und der Ersteinsatz von Piezo-Einspritzventilen zu einer weiteren Verbesserung der Motoren in den relevanten Dimensionen: Ansprechverhalten, Leistungsfähigkeit, Drehmomentverlauf, Standfestigkeit und Drehfreudigkeit. So stellt das 911-Carrera-S-Triebwerk neben der Leistungssteigerung um 22 kW (30 PS) auf 331 kW (450 PS) bei 6.500/min auch ein um 30 Newtonmeter (Nm) höheres Drehmoment von 530 Nm bereit, das in einem breiten Drehzahlband von 2.300 bis 5.000/min zur Verfügung steht und seinen Teil dazu beiträgt, eine Beschleunigung in 3,5 Sekunden von Null auf 100 km/h zu ermöglichen.

Der 992 wird – wie auch seine Vorgänger-Generationen – im Laufe der Jahre in einer Vielzahl von Modellvarianten seine Käufer finden: So kam nach dem in Los Angeles präsentierten Carrera-S- und Carrera-4S-Coupé im Frühjahr ein Cabriolet auf den Markt, das mit seiner maskulinen Ausstrahlung sofort zum Bestseller wurde. Und natürlich wird es auch ein Turbo-Coupé und ein Turbo-Cabriolet geben – und wer es sportlicher schätzt, kann sich auf die diversen GT3- und GT2-Modelle freuen.

Due to the new LED technology, the Porsche design team has completely redesigned the rear end of the 911, consequently continuing the development that started with the seamless, delicate lighting strip of the 992. Above this fixture sits the variably extendable spoiler, which is now significantly broader. The vertical air intake vents pick up the lines of the rear window. After all, good design does not simply mean to come up with great new shapes, but also to fine-tune existing classic shapes in order to push them to a new level. Hence the designers also found a new spot for the centrally mounted third brake light, which is now integrated in the course of the slats. As this light is covered when the rear spoiler is completely extended, there is an additional brake light inside the spoiler. To differentiate between the models with rear-wheel drive and all-wheel drive, the former now come with black slats while the latter have a chrome insert in the rear grille. With the exception of the front and rear end, the whole skin is made of aluminium.

With the new 911, there is also a new generation of the turbo-charged six-cylinder flat engines. Every new engine generation has to be better than its predecessor: It is expected to provide more power with better fuel efficiency while complying with the ever stricter exhaust emission standards. Apart from complying with the most recent emission standards by using particle filters, the enhancements focused on performance increase, which should not be surprising for a sports car manufacturer. The new, bigger, symmetrical turbochargers with electrically controlled waste gate valves, thoroughly redesigned charge air cooling and the first use of piezo injection valves resulted in a further improvement of the engines relating to response characteristics, power, torque curve, stability and high revving power. Hence the 911 Carrera S engine not only provides an increase of power by 22 kW (30 hp) to 331 kW (450 hp) at 6500 rpm, but also an increase of torque by 30 Nm to 530 Nm. This torque is available at a broad speed band from 2300 to 5000/min and contributes to the fact that the car can accelerate from 0 to 100 km/h in just 3.5 seconds.

In the course of the years, there will be various models of the 992, and as with the predecessor generations, they all will find their respective group of buyers. After the Carrera S and Carrera 4S coupés had been presented in Los Angeles, a convertible was launched in spring and became an instant bestseller due to its masculine appearance. Of course, there will also be a turbo coupé and a turbo convertible. All those who like their car to be a little more sportive, can look forward to various GT3 and GT2 models.



Bildverzeichnis

Alle Fotos der Aufbauanleitung: EIGHT Innovation Ltd,
außer 17, 18, 27, 43, 48: G&U Language & Publishing Services GmbH
Alle anderen Fotos sind Eigentum der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Impressum

Alle Rechte vorbehalten, auch die der fotomechanischen Wiedergabe und der Speicherung in elektronischen Medien. Das Erstellen und Verbreiten von Kopien auf Papier, auf Datenträgern oder im Internet, insbesondere als PDF, ist nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlags gestattet und wird widrigenfalls strafrechtlich verfolgt.

Die meisten Produktbezeichnungen sowie Firmennamen und Firmenlogos, die in diesem Werk genannt werden, sind in der Regel gleichzeitig auch eingetragene Warenzeichen und sollten als solche betrachtet werden. Der Verlag folgt bei den Produktbezeichnungen im Wesentlichen den Schreibweisen der Hersteller.

Alle in diesem Buch vorgestellten Bauanleitungen und Tipps wurden mit der größtmöglichen Sorgfalt entwickelt, geprüft und getestet. Trotzdem können Fehler im Buch und im Bausatz nicht vollständig ausgeschlossen werden. Verlag und Autor haften in Fällen des Vorsatzes oder der groben Fahrlässigkeit nach den gesetzlichen Bestimmungen. Im Übrigen haften Verlag und Autor nur nach dem Produkthaftungsgesetz wegen der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit oder wegen der schuldhaften Verletzung wesentlicher Vertragspflichten. Der Schadensersatzanspruch für die Verletzung wesentlicher Vertragspflichten ist auf den vertragstypischen, vorhersehbaren Schaden begrenzt, soweit nicht ein Fall der zwingenden Haftung nach dem Produkthaftungsgesetz gegeben ist. Dieses Produkt wurde in Übereinstimmung mit den geltenden europäischen Richtlinien hergestellt und trägt daher das CE-Zeichen. Der bestimmungsgemäße Gebrauch ist in der beiliegenden Anleitung beschrieben. Bei jeder anderen Nutzung oder Veränderung des Produktes sind allein Sie für die Einhaltung der geltenden Regeln verantwortlich. Bauen Sie das Produkt deshalb genau so auf, wie es in der Anleitung beschrieben wird. Das Produkt darf nur zusammen mit dieser Anleitung weitergegeben werden.

Das Symbol der durchkreuzten Mülltonne bedeutet, dass dieses Produkt getrennt vom Hausmüll als Elektroschrott dem Recycling zugeführt werden muss. Wo Sie die nächstgelegene kostenlose Annahmestelle finden, sagt Ihnen Ihre kommunale Verwaltung.

Hinweise zu Batterien und Akkus

- Nicht wiederaufladbare Batterien dürfen nicht aufgeladen werden.
- Aufladbare Batterien (Akkus) dürfen nur unter Aufsicht einer erwachsenen Person aufgeladen werden.
- Aufladbare Batterien müssen zum Aufladen aus dem Gerät genommen werden.
- Unterschiedliche Batterien oder Akkus oder neue und gebrauchte Batterien oder Akkus dürfen nicht gemischt werden.
- Batterien oder Akkus müssen mit der richtigen Polarität eingelegt werden.
- Verbrauchte Batterien oder Akkus müssen aus dem Gerät entfernt werden.
- Die Netzanschlüsse dürfen nicht kurzgeschlossen werden.

© 2019 Franzis Verlag GmbH, Richard-Reitzner-Allee 2, D-85540 Haar bei München, Germany

Autor Porsche-911-Geschichte: Jürgen Lewandowski

Konzept: EIGHT Innovation Ltd + Florian Greßhake

Produktmanagement: Florian Greßhake

Übersetzung: G&U Language & Publishing Services GmbH

Layout Buch: G&U Language & Publishing Services GmbH

Art & Design: www.ideehoch2.de

Herstellung: Imago Publishing Ltd

GTIN 4019631671004

Photo Credits

All photos for the assembly instructions: EIGHT Innovation Ltd,
except 17, 18, 27, 43, 48: G&U Language & Publishing Services GmbH
All other photos are property of Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Imprint

All rights reserved, including those of reprinting, reproduction and storage in electronic media. No part may be reproduced and distributed on paper, on storage media, or in the internet, especially as PDF, without the publisher's prior written permission. Any attempt may be prosecuted.

As a general rule, most of the product names, company names and company logos used in this book are registered trademarks and have to be treated as such. In general, the publishing company uses the spelling of the respective producers.

All assembly instructions and tips in this book have been developed, verified and tested with utmost care. However, errors in the book and in the assembly kit cannot be ruled out. According to applicable laws, the publishing company and the author can be held responsible only in the case of intent or gross negligence. According to the Product Liability Act, publishing company and author are only liable for loss of life, physical injuries and damages to health or in the case of culpable violations of essential contractual obligations. The claim for damages due to violations of essential contractual obligations is limited to foreseeable damages typically associated with publishing houses, except in the case of mandatory liability according to the Product Liability Act.

This product was developed in compliance with the applicable European directives and therefore carries the CE mark. Its authorized use is described in the instructions enclosed with it. In the event of non-conforming use or modification of the product, you will be solely responsible for complying with the applicable regulations. You should therefore take care to assemble the product as described in the instructions. The product may only be passed on along with the instruction and this note.

Waste electrical products should not be disposed of with the household waste. Please recycle where facilities exist. Check with your local authority or retailer for recycling advice.

Battery Information

- Non-rechargeable batteries are not to be recharged.
- Rechargeable batteries are only to be charged under adult supervision.
- Rechargeable batteries are to be removed from the device before being charged.
- Different types of batteries, or new and used batteries, are not to be mixed.
- Batteries are to be inserted with the correct polarity.
- Exhausted batteries are to be removed from the toy.
- The supply terminals are not to be short-circuited.

© 2019 Franzis Verlag GmbH, Richard-Reitzner-Allee 2, D-85540 Haar bei München, Germany

Author history of the Porsche 911: Jürgen Lewandowski

Concept: EIGHT Innovation Ltd + Florian Greßhake

Product Management: Florian Greßhake

Translation: G&U Language & Publishing Services GmbH

Layout book: G&U Language & Publishing Services GmbH

Art & Design: www.ideehoch2.de

Production: Imago Publishing Ltd

GTIN 4019631671004



WEEE-Reg.-Nr. 21445697



