

PORSCHE SCENE LIVE

11/09 Unabhängiges Magazin für die Porsche-Community November 09 · Deutschland · € 4,30



► IAA-Sensation 2009: Entenbürzel, Fuchsfelgen, 250 Stück - leider ausverkauft!



► 40 Jahre VW-Porsche 914: GT-Projekt, inspiriert vom Marathon de la Route



FVD-Edition zum 25-jährigen Jubiläum
997 der zweiten Serie für Individualisten

WWW.PORSCHE-SCENE.DE



4 195955 704304

11

6



42



20



14



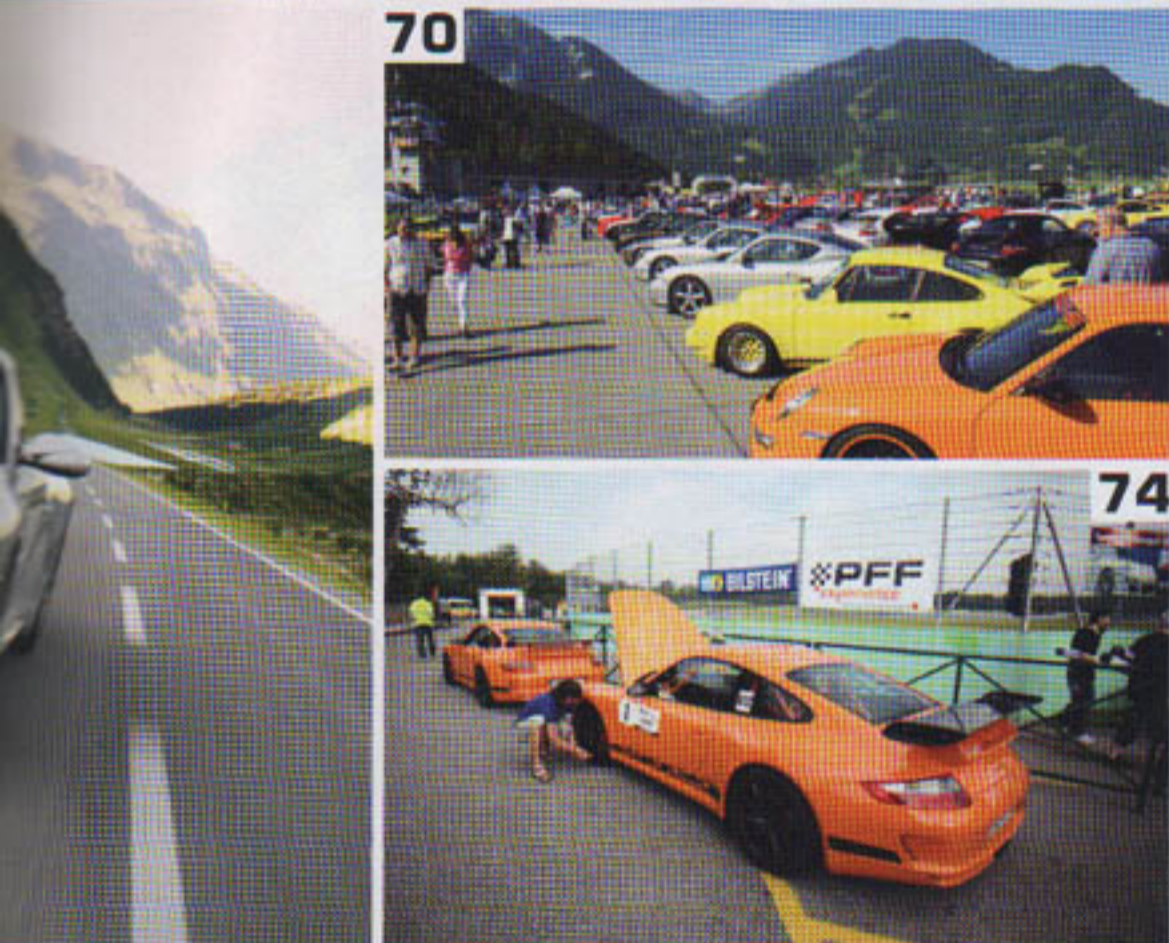
58



66



28



PORSCHE SCENE REPORTS

- Marathon-Läufer _____ 6
1970er 914/6, aufgebaut zur GT-Version "Marathon de la Route"
- Vorgestellt und umgehend ausverkauft _____ 14
Auf 250 Stück limitierte Sonderserie 911 Sport Classic
- Einsatz in vier Wänden _____ 20
1990er 964 Carrera 2, aufgebaut zur Leichtbau-Clubsportversion
- Willy Brombacher: "Der macht einfach Laune!" _____ 28
2009er 911 (997) Carrera S Mkl., aufgebaut zum FVD-B97.2 PDK
- A car is born: emotionaler Empfang für den Panamera _____ 34
Premieren-Gala des Porsche Zentrums Siegen zog mehr als 600 Gäste an
- Wie die Feuerwehr _____ 36
Modellhistorie: 914/6 GT, das R-Paket M471 und der 914-8 (918)
- Der Nebel und die Eifel-Sonne _____ 58
Die Chronologie des 37. AvD-Oldtimer-Grand-Prix Nürburgring
- 911 S Targa eines Ex-Le-Mans-Teilnehmers restauriert _____ 64
Kundenzentrum Classic: Auftritt beim Oldtimer-Grand-Prix Nürburgring
- 911-Baureihe 993: Sammlerstücke von hohem Wert _____ 65
Betreuung der 993 seit 1. August 2009 in Händen von Porsche Classic

NEWSROOM

- Neues Porsche-Museum: Ausstellung zu Ehren Ferry Porsches _____ 18
Am 19. September 2009 wäre Ferry Porsche 100 Jahre alt geworden
- Für 189 Euro am Tag: Panamera einfach mieten _____ 19
Panamera S und 4S ab 1. Oktober 2009 bei Avis buchbar
- Videospielreihe legte einen Gang zu _____ 27
Vorstellung: "Need for Speed SHIFT"

CLUBSCENE & EVENTS

- Westfälische Mittelstürmer feiern doppeltes Jubiläum _____ 42
40 Jahre VW-Porsche 914, 25 Jahre VW-Porsche 914 Club Westfalen e.V.
- Mystischer Zauber unter dem Gipfel der Jungfrau _____ 70
Flugplatz Interlaken: "The Showtime - Porschetreffen"
- PFF CUP 2009: Treffpunkt Rheinring _____ 74
Sportfahrertraining auf dem Rheinring (L'Anneau du Rhin)

RACING LEGENDS

- Mach's gut, Paul! _____ 78
Nachruf auf den verstorbenen Langstreckenpiloten Paul Hulverscheid

RACING REPORT

- Spannung in der Magdeburger Börde _____ 83
Porsche Sports Cup, Oschersleben, 3. Weekend 2009
- Wochenende der Doppelsieger _____ 84
Porsche Sports Cup, Eurospeedway Lausitz, 4. Weekend 2009
- Erste Titelentscheidungen _____ 85
Porsche Sports Cup, Spa-Francorchamps, 5. Weekend 2009
- Man of the Moment _____ 86
Aktuelles Fahrerportrait: Raffi Bader (21), Sieger im Super Sports Cup

BASICS

- Motormarkt _____ 45
- Bilder der Vorfreude _____ 66
Community SPECIAL zur Panamera-Leseraktion
- Ausblick, Impressum _____ 90



Gleiches Ursprungsjahr wie die Originale: Auch das Chassis mit Nummer 914 043 2108 ist 1970 produziert worden

MARATHON



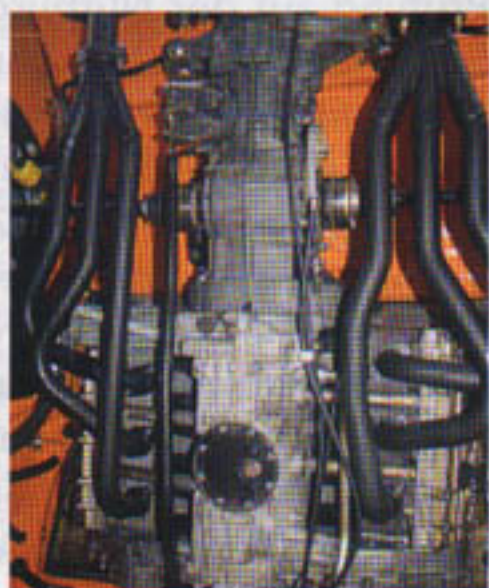
Wo bist Du geblieben? Die Original-Startnummer eins ging am 30. Juni 1971 in den Besitz von Claude Haldi (CH) über



Unterseite eines 39 Jahre alten Neufahrzeugs: Reifen und Bremsscheiben haben das Einrollen noch vor sich



Irreführende Werbung: Reproduzierte Dunlop-Aufkleber täuschen über die Bestückung mit Michelin "TB20" hinweg



Kein Magnesium-Kurbelgehäuse, statt dessen Aluminium: Zweiliter-Sechszylinder mit 220 PS, 901er Getriebe

N-LÄUFER

Schalldämpfung als Option für Ausflüge in den Straßenverkehr: Zwei Flammrohre wären authentischer – und lauter



Der Dreifachsieg der signalorangen 914/6 GT beim Marathon de la Route, einer 86-Stunden-Prüfung auf der Nürburgring-Nordschleife im August 1970, war einer der Meilensteine in der Sporthistorie des VW-Porsche. Zweifarbig gehaltene Stoßstangen – ursprünglich profanes Unterscheidungsmerkmal für die Boxenmannschaften – verklärten zu Symbolen seiner Renntauglichkeit. Für die Chassisnummern der Werkswagen galt dasselbe. Im März 1970 aufgebaut, lauteten sie 914 043 2541, 914 043 2542 sowie 914 043 2543. Enthusiasten können sie auswendig nennen. Sie wissen auch, dass die Endziffern der Fahrgestellnummern deckungsgleich mit den Startnummern der Fahrzeuge waren. Auf die Platzierungen traf das leider nicht ganz zu. Zwar gewann die Eins unter Gérard Larrousse, Helmut Marko und Claude Haldi. Doch im Ziel hatten die Nummer zwei (Claude Ballot-Lena/Nicolas Koob/Günter Steckkönig) und die Nummer drei (Björn Waldegaard/Ove Andersson/Guy Chausseuil) ihre Plätze getauscht – der einzige Schönheitsfehler eines ansonsten fehlerfreien Auftritts. An die Ereignisse vor 39 Jahren erinnert ein neu aufgebauter 914/6, der im GT-Trim für historische Meetings zugelassen werden soll.

300.000 Euro – das ist der Schätzwert, den Kapitalanleger für einen Werks-914/6 GT mit Einsatzhistorie beim Marathon de la Route 1970 oder der Rallye Monte Carlo 1971 ansetzen sollten. Nicht umsonst sind diese raren Zeitzeugen der frühen siebziger Jahre in berühmten Sammlungen wie der Miles

Collier Collection zu finden. In deren Bestand befindet sich Hochkarätiges wie der ebenfalls 1970 gebaute Rennsportwagen 908/3, der im gesicherten Millionenbereich gehandelt wird. Anfangs kamen höchstens ein paar verrückte Amerikaner auf die Idee, solch edles Gerät regelmäßig im Renntempo zu bewegen. Dabei

kamen Ereignisse wie die Monterey Historic Automobile Races oder Rennsport Reunion in Daytona heraus. Beide Events werden zurzeit von den Kraftprotzen der Turbo-Ära beherrscht. Die Rückkehr der 935 und 962 C löste einen weltweiten Hype aus, der auch Europa erreicht hat. Längst blüht diesseits des Atlantiks die



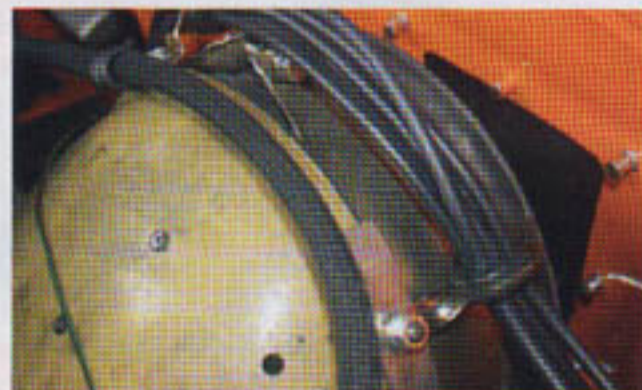
Karosseriedeckel aus Alu: Der Entfall stählerner Blindstopfen macht den Kofferraumboden 500 Gramm leichter



Entspanntes Raumgefühl trotz flacher Scheibe: Das fast senkrecht angeordnete Kingsize-Volant dominiert



Schraubdeckel in Fahrtrichtung gedreht: Ein Ausschnitt im Frontdeckel macht die Schnelltankanlage vollständig



Luftnummer: Eine Delle in der Schottwand zwischen Motor und Innenraum schafft Platz für das vertikale Lüfterrad



Leuchtzeichen: Reflektierende Folie signalisierte der Boxen-Mannschaft bei Nacht jede absolvierte Runde



Aus der Ära vor den Einspritz-Systemen: krachlederne 46er Weber-IDA-Vergaser, Magneti-Marelli-Doppelzündung

Szene auf. Die Auswirkungen sind dieselben wie in den USA: Die Turbo-Fraktion bestimmt das Geschehen, vor und hinter den Kulissen zerbrechen sich Fachleute die Köpfe, was authentisch sein könnte und was nicht. Den 914/6 mit ihren Zweiliter-Saugmotoren und 220 PS kommt wieder ihre alte Exotenrolle zu. Für Gesamtsiege kommen sie unter normalen Umständen nicht in Betracht, wohl aber für leichtfüßigen Fahrspaß.

Eingebauter Nachteil jedes 914/6 GT: das Risiko, bei Brand oder Unfall gut und gerne 300.000 Euro zu verlieren. Darauf mochte sich einer der Besitzer eines Originalfahrzeugs nicht einlassen. Trotzdem wollte der Mann der historischen Szene mit einem solchen Modell erhalten bleiben. Er besann sich der Möglichkeit, eine Replika in Auftrag zu geben. Der Deutsche Motorsport Bund, kurz DMSB, räumt dies ganz offiziell ein. Die Voraussetzung: Nachfertigungen müssen "periodenspezifisch" ausgeführt werden, also der zu ihrer jeweiligen Zeit üblichen Bauweise entsprechen. Die Auftraggeber müssen

im Zweifel selbst den Beweis erbringen, an welchem Originalfahrzeug mit welcher technischen Ausstattung sich ihr Projekt orientiert. Dazu können alte Bilderserien, Ergebnislisten, Zeitschriften, Bücher und sogar Erinnerungsprotokolle ehemals Beteiligter herangezogen werden. Die "Homologationsblätter" der DMSB-Vorgängerorganisation ONS (ausgeschrieben Oberste Nationale Sportkommission) liegen heute noch vor. Diese Dokumente definierten für jeden Fahrzeugtyp, welche Modifikationen erlaubt waren und welche nicht. Dies betrifft zum Beispiel die Sicherheitsausstattung, angefangen mit dem Überrollkäfig.

Abgekürzt: Authentische Nachbauten dürfen – zumindest im Geltungsbereich des DMSB – an historischen Veranstaltungen teilnehmen. Es wird sogar zu originalgetreuen Beschriftungen und Sponsorenaufklebern geraten. Michael Wittke von der Bochumer Mittelmotor GmbH brachte dies auf eine Idee. Nachdem er seinen eigenen, silbernen 914/6 GT im FHR-Langstreckencup 2006 und in der

FHR-100-Meilen-Trophy 2009 erfolgreich einfuhrte, wollte er einen Werks-914/6 GT nachbauen. Er nahm sich eins der drei Einsatzfahrzeuge des 86-Stunden-Rennens 1970 auf der Nürburgring-Nordschleife zum Vorbild. Beim Marathon de la Route, so der Titel dieser Langstreckenprüfung, feierte Porsche einen dreifachen Triumph mit 914/6 GT, die alle in "Signalorange" lackiert worden waren. Um sie besser voneinander unterscheiden zu können, erhielten die vorderen Stoßfänger unterschiedliche Farbmarkierungen. Den Siegerwagen, gesteuert von Gérard Larrousse, Helmut Marko und Claude Haldi, kennzeichnete eine leuchtend gelbe Markierung. Wittke begab sich auf die Suche nach einer Basis. Diese musste 1970 produziert worden sein – genau wie die drei Vorbilder. Das Reglement des historischen Automobilsports, im "Anhang K" zusammengefasst, fordert von Replikas baugleiche Karosserien.

Zusätzliche Verstärkungen, die im Laufe der Modelljahre in die Grundstruktur einfließen, verbietet der "Anhang K". Das

Gelb regiert die Welt: Dieselbe Farbmarkierung kennzeichnete den Siegerwagen des Marathon de la Route anno 1970



weiß auch Michael Wittke, dem eine interessante Fahrgestellnummer ins Fadenkreuz ging. Er berichtet: "Die letzten vier Ziffern der drei Werks-914/6 GT lauteten 2541, 2542 und 2543. Ich fand ein aufbaufähiges Chassis mit der Zählnummer 2108. Es war rund 400 Autos vor den Einsatzwagen entstanden und passte daher ins Raster." 136 Karosseriestunden geben im Nachhinein einen Hinweis auf die Schweiß- und Instandsetzungsarbeiten. "Eigentlich hätten wir nicht ablaugen müssen, um das genaue Ausmaß der Vorschäden festzustellen", berichtet Michael Wittke. "Es war schon vor dem Entlacken erkennbar." Das Freilegen des alten Blechs verpflichtete zu präzisiertem Vorgehen, denn: "Wenn auf Unterbodenschutz verzichtet und nur lackiert wird, zeigt sich jede unsaubere Schweißnaht. Überdecken oder Zuschmieren sind dann keine Optionen." Zu den Highlights zählen instandgesetzte Kotflügel und Sei-

tenwände. Sie wurden erforderlich, weil Ersatz nur noch auf teuren Umwegen zu erstehen ist. Die Karosseriedeckel im Gepäckabteil bestehen aus Aluminium statt aus Stahlblech. 500 Gramm spart das Austauschprogramm ein – angesichts 870 Kilogramm Leergewicht eine nennenswerte Verbesserung. Der geglättete Wagenboden dürfte sich bei forcierter Gangart zwar als aerodynamisches Hilfsmittel erweisen. Doch in erster Instanz spielt die Ästhetik eine Rolle – bei historischen Meetings wird gern auch ein Blick unter das Auto geworfen.

Michael Wittke weiß das und kommt auf die Unterseite des Zweiliter-Aluminium-Motors zu sprechen: "Nur dieses Gehäuse besaß, vom angeschraubten Öldeckel abgesehen, längs zur Fahrtrichtung angeordnete Kühlrippen. So ist die Identifikation ganz einfach möglich." Ein Magnesium-Treibsatz wie im 911 T 2,0

stand, obwohl er zehn Kilogramm leichter wäre, nicht zur Debatte. Verspannungen zwischen den Kurbelgehäusehälften können Leistungsverluste bis zu sechs PS bedeuten. Bei 220 PS wäre dies ein wichtiger Teil des Gesamtergebnisses. Der Sechszylinder-Boxer wird stilecht durch zwei 46er-Weber-Vergaser gespeist. Jede andere Form der Gemischaufbereitung schließt das DMSB-Reglement für den historischen Motorsport aus. Mechanische oder Kennfeld-gesteuerte Einspritzsysteme dürfen – sofern sie nicht damals schon zum Einsatz kamen – keinesfalls nachgerüstet werden. Für eine torsionsstiefere Aufhängung des Triebwerks gilt das nicht. Ergo ersannen die Mittelmotor-Männer eine Sonderkonstruktion. Auch das 901er Getriebe hängt an einer Ochsenhorn-artigen Befestigung, um es an den Hinterbau des 914/6 anzulenken. Sperrdifferenzial und geänderte Übersetzungen sollen das



Ölkühlerschacht aus profiliertem Stahlblech: Heiße Abluft strömt nach unten durch den Kofferraumboden ins Freie



Verstärkungen aus Balsaholz: Der Frontdeckel aus Glasfaser-verstärktem Kunststoff soll bei Topspeed nicht flattern

Sportfahrerleben erleichtern. O-Ton Michael Wittke: "Hier kommt uns das Wissen über den eigenen, silbernen 914/6 GT zugute. Auf der Rennstrecke wollten wir alle fünf Fahrstufen voll nutzen. Das haben wir realisiert und für dieses Projekt adaptiert." Wittkes Schalt-Schema: Die unteren drei Gänge sind länger und die zwei oberen Fahrstufen kürzer übersetzt als im Serien-Getriebe.

Expertise wird auch anhand des stählernen Ölkühlerschachts oder des Hauptstromschalters auf einer Konsole zwischen den Sitzen spürbar. Auf die Farbwahl trifft das ohnehin zu – es ist dasselbe "Signalorange", das 1970/71 die Werkswagen zierte. Die Gefahr einer Verwechslung mit den musealen Zeugen des Marathon de la Route und der Rallye Monte Carlo besteht nicht. Die Fahrgestellnummer ist beifahrerseitig im Vorderwagen an Nietten befestigt worden.

Mit den Endziffern der Werkschassis stimmt sie – wie könnte es auch anders sein – nicht überein. Trotzdem kommt im Wageninneren das Gefühl auf, die Zeit zurückdrehen zu können. Die Insassen sitzen in Halbschalen ohne Kopfstützen, immerhin gehalten von Vierpunktgurten. Der große Lenkkranz steht fast senkrecht, was einer sportlichen Körperhaltung nicht gerade zuträglich ist. Im Gegenteil: Wer hinter dem Volant seinen Platz einnimmt, wirkt stocksteif. Genau das trifft auf die Kurvendynamik des 914/6 im GT-Aufputz aber nicht zu. Sperrdifferenzial und Michelin "TB15" auf oberflächenbehandelten Fuchsfelgen ergänzen einander. Geht es auf schlüpfriger Unterlage über das Limit hinaus, hält sich der unvermeidliche Drift in Grenzen. Die auf 95.000 Euro ange-setzte Flunder wirkt kompakt und beherrschbar, fast wie der zeitgleich fertig gestellte Rennsportwagen 908/3. Dass

auf 914er Basis zwei 918 mit den Dreiliter-Achtzylinder-Motoren des 908/3 auf die Räder kamen, bestätigt diesen Vergleich. Vielleicht wäre Porsche gut beraten gewesen, Werbefotos mit 914 oder 918 und 908/3 im Schulterschluss aufzunehmen, statt den 917 als etwas abgehobene Referenz zu bemühen?

Die Geschichte verlief anders. Heute berichten Chronisten, dem 914/6 habe es bei den Porsche-Stammkunden an Akzeptanz gemangelt. Nur 3.338 Exemplare sind bekannt. Womöglich ist der demonstrative Schulterschluss des VW-Porsche und des 917 von der breiten Öffentlichkeit damals nicht verstanden worden. Konzerninterne Hintergründe – Volkswagen hatte den 917 schließlich mitfinanziert – waren nicht überall bekannt. Die Möglichkeit einer Imagekoppelung von 914/6 und 908/3 – immerhin Sieger der Targa Florio auf Sizilien und des 1.000-Kilometer-Rennens auf der Nürburgring-Nordschleife – blieb wenig genutzt. Wie dem auch sei: Abgesehen von der Kompaktheit, bestehen weitere Parallelen. Der Motor ist zwischen den Achsen angeordnet, auf aerodynamische Hilfsmittel wird weitgehend verzichtet. Auf langsamen, kurvenreichen Strecken, für die 914/6 und 903/3 gemacht worden sind, hätten Spoiler und Flügel ohnehin kaum Wirkung aufbauen können. Die Durchschnittsgeschwindigkeiten waren zu niedrig. Porsches Sportmodelle der frühen 70er-Jahre lebten von ihrer Wendigkeit. Das zeigt sich auch im Cockpit des GT-Replikats. Man muss schon mutwillig am Lenkrad "sägen", um das Gripniveau auszuloten. Das schafft Vertrauen, begünstigt durch das Raumgefühl im zwar flachen, aber nicht zu engen Fahrgastraum. Platz ist ausreichend vorhanden, beklemmend ist hier nichts. Gleich hinter der einzigen Sitzreihe, nur getrennt von einer Schottwand, schreit sich der Zweiliter-Vergasermotor die Seele aus dem Hals. So muss es sich angehört haben, als Waldegaard, Steckkönig, Larrousse, Haldi und all die anderen Steuer-Männer von Rennacht zu Rennacht hetzten – beim Marathon de la Route 1970.

Michael Wittke und seine Mittelmotor-Mannschaft haben ein Stück Zeitgeschichte lebendig werden lassen. Bei der Techno Classica Ende März 2008 in der Essener Messe stellten sie als Zwischenergebnis die durchlackierte Karosserie aus. Anderthalb Jahre später sind die Arbeiten so gut wie abgeschlossen, sehr zur Freude des künftigen Eigentümers. Der kann seine Original-Rennversion nun



Nur Halbschalensitze: Kopfstützen wären andernfalls durch das Heckfenster zu erkennen



Einer der fünf Anbindungspunkte an das Chassis: Intelligently auf einer Grundplatte zusammengeführte Dachstreben



95.000 Euro Erstellungskosten: Vorbei die Zeiten, als der 3.338 mal gebaute 914/6 in der Schnäppchenliga mitspielte

guten Gewissens unter Verschluss halten und trotzdem weiterhin an Klassik-Events teilnehmen. Auch das ist ein Trend der laufenden Saison: Nachfertigungen dürfen offiziell als solche gelten. Sie werden auch zu Großveranstaltungen wie dem AvD-Oldtimer-Grand-Prix Nürburgring zugelassen, sofern sie eine Bedingung erfüllen: Ihre technische Ausführung muss der jeweiligen Vorlage entsprechen. Wie ernst es den Erbauern dieses

914/6 ist, wird anhand des Überrollkäfigs sichtbar. Die Schraubblaschen an der B-Säule sind außer Funktion gesetzt, sie schweben frei im Wageninneren. Die Erklärung: Im Reglement für den historischen Automobilsport ist ein Passus verankert, der die Zahl der Verbindungspunkte des Sicherheitskäfigs mit der Karosserie festlegt. Dieser Regelung liegt die Erkenntnis zugrunde, dass eingeschweißte Zellen Wettbewerbsvorteile

mit sich bringen. Folglich stabilisiert eine Schraublösung auf fest verschweißten Trägerplatten das Urgestein. Die finale Stufe ist nach allem Handwerk dann die Ausstellung eines so genannten HTP, Historical Technical Passport. Dieser ist die begehrte Eintrittskarte in die Arena des internationalen Sports. Bald kann es also losgehen!

Text und Fotos: Carsten Krome

TECH-SPECS

1970er 914/6, aufgebaut zur GT-Version "Marathon de la Route"

(Halterangaben, abgeglichen mit Herstellerangaben)

Typ: 1970er 914/6, aufgebaut zur GT-Version "Marathon de la Route"

Fahrgestellnummer: 914 043 2108

Stückzahl im Modelljahr 1970: 2.657

Karosserie: Stahlblech, zweitürig; zur Aufarbeitung bis auf das nackte Blech abgelautet; Verstärkungen gemäß GT-Werkskit M471: Original-Kotflügel und Seitenwände instandgesetzt, GT-Kotflügelverbreiterungen; neuer Lackaufbau in "Signalorange"; Klappscheinwerfer in zeitgenössischen Gehäusen, Klappmechanismus an Hydraulikdämpfern; Stoßfänger aus Glasfaser-verstärktem Kunststoff; gemäß "Anhang K"-Reglement für den historischen Motorsport an fünf Anlenkpunkten fest verschraubter Wiechers-Überrollkäfig; Tankbefüllung über Schraubdeckel in der Fronthaube aus Balsaholz-verstärkter Glasfaser; Heckdeckel aus demselben Material; Wagenboden geglättet und lackiert; Stahlblech-Ölkühlerschacht im vorderen Gepäckraum, Abluftöffnung unter dem Vorderwagen; Aluminium-Karosseriedeckel im Kofferraumboden; 136 Karosseriestunden insgesamt

Motor: Aufbau wie Motortyp 901/25, statt des Magnesium-Kurbelgehäuses aus dem Carrera 6 Aluminium-Kurbelgehäuse mit Öldeckel und Kühlrippen längs zur Fahrtrichtung; zwei Ventile pro Zylinder; Luftkühlung; jeweils eine oben liegende Carrera-6-Nockenwelle pro Zylinderbank, Antrieb über Steuerkette; Stahlpleuel; 2 46er Weber-IDA-Vergaser, Magneti-Marelli-Doppelzündung; vertikal angeordnetes Kühlgebläse hinter der Schottwand zwischen Fahrgast- und Motorraum, Ansaugung der Frischluft durch ausklappbares Abschlussgitter; doppelte Kraftstoffpumpen; zweiflutige 3-1-Stahl-Abgasanlage, optional Flammrohr oder zwischengeschalteter Auspuff-Endtopf

Hubraum: 1.991 ccm

Bohrung: 80 mm

Hub: 66 mm

Motorleistung: 220 PS bei 8.000/min

Kraftübertragung: Fünfgang-Schaltgetriebe Typ 901 an spezieller Aufhängung; Sonderübersetzung, Ölkühlung; Sperrdifferenzial (40 %)

Bremssystem: vorn Aluminium-Schei-

benbremsen Typ 911 S; hinten optional Bremstrommeln für Rallye-Einsätze mit Fly-Off-Handbremse (ohne Feststell-Mechanismus)

Radaufhängungen (vorn): einzeln an Querlenkern und Bilstein-Stoßdämpfern, Drehfederstäbe; Stabilisator

Radaufhängungen (hinten): einzeln an Stahl-Schräglenkern und Bilstein-Stoßdämpfern; Schraubenfedern; Stabilisator

Räder: umgeschweißte, gestrahlte, gebeizte, polierte, eloxierte und schließlich lackierte Otto-Fuchs-Schmiederäder (8J x 15 vorn und 9J x 15 hinten)

Reifen: Michelin-Sportreifen "TB20" (215/50-15 vorn und 225/50-15 hinten)

Interieur: Vierspeichen-Lenkrad, Halbschalensitze, Vierpunkt-Sicherheitsgurte, langer Schalthebel, Betätigung der Türöffner durch Lederriemen; Stromabschaltung auf speziell gefertigter Konsole zwischen den Sitzen; schräg angeordnete Tankuhr im Armaturenbrett

Leergewicht (DIN): 870 kg