

Dipl.Ing.(FH) T. Eschenbach • Agnes-Bernauer-Str. 94 • 80687 München

RS-Mobility, more than cars
Sebastian Riedl
Wiesberg 10

87435 Kempten

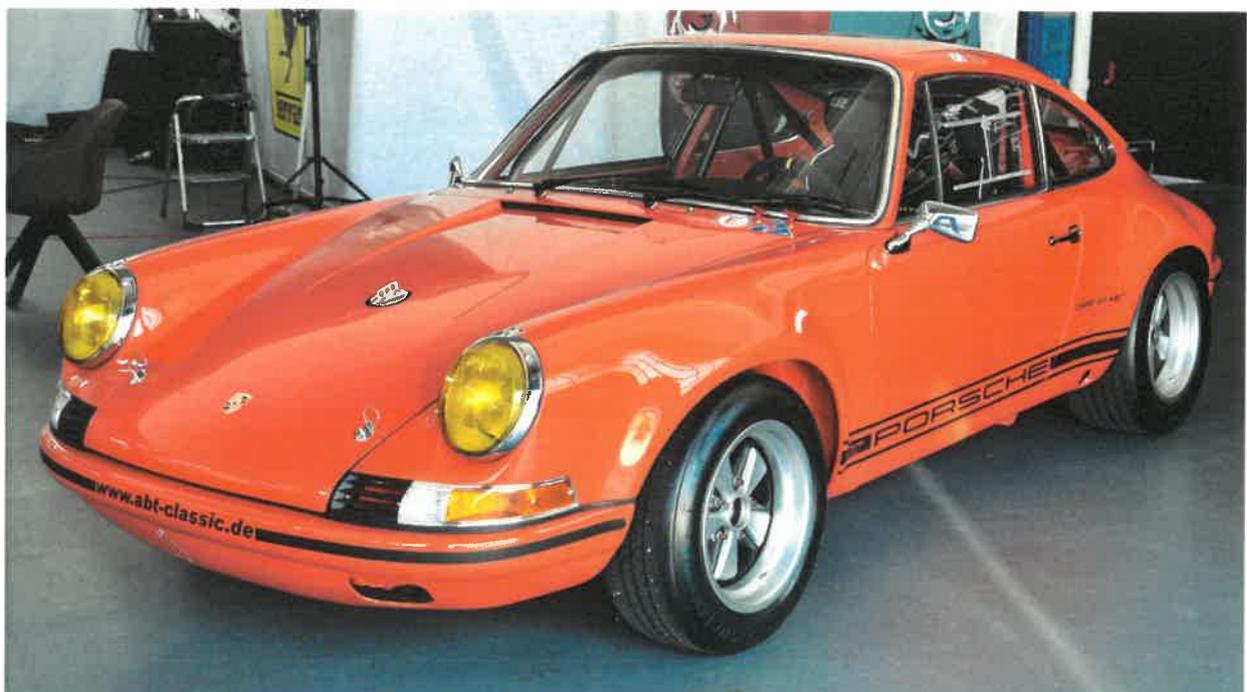
Wertgutachten

Gutachten-Nr.: RIE08221

Porsche 911 S / ST-Clone
München, 5. August 2022

1. Auftrag

Im März 2021 wurde ich von Herrn Riedl für die Fa. RS-Mobility, more than cars beauftragt, das unter 4. näher beschriebene Fahrzeug zu besichtigen und ein Gutachten zur Dokumentation und Festlegung des **Wiederbeschaffungswertes** eines Oldtimerfahrzeuges / klassischen Fahrzeuges zu erstellen.



2. Besichtigung

Datum: 30.06.2022
Besichtigungsort: C. Abt Racing GmbH,
Härtnagel 2, 87439 Kempten
Besichtigt durch: Thomas Eschenbach
Bei Besichtigung anwesend: Sebastian Riedl, Oliver Kulder, Christian Abt
Besichtigungszustand: unzerlegt
Bedingung der Besichtigung: Stellplatz / Kunstlicht

3. Identitätsprüfung und Originalität

Die Identitätsprüfung wurde anhand der im Kofferraumboden und im Typenschild auf dem Frontblech eingepprägten Fahrzeug-Identitäts-Nummer vorgenommen.

Die Übereinstimmung der am Fahrzeug abgelesenen Fahrzeug-Identitäts-Nummer mit der Eintragung in dem amerikanischen „Certificate of Title“ des Bundesstaates Virginia wird bestätigt.

Bezüglich der Originalität ist folgendes anzumerken:

Das Fahrzeug wurde auf Basis eines Porsche 911 S Coupé aus dem Modelljahr 1969 optisch im Stil der damaligen Porsche 911 Wettbewerbsversion, intern „ST“ genannt, aufgebaut.

Des Weiteren ist die Technik des Fahrzeugs, unter Berücksichtigung einer größeren Leistungsfähigkeit, umfangreich modifiziert worden. Die periodenspezifische, zeitgenössische ST-Optik ist dabei berücksichtigt.

Allgemeiner Hinweis:

Zwischen dem Sachverständigen und dem Auftraggeber wurde die gesamte Thematik der Originalität erörtert. Sie sind sich daher einig, dass der Unterzeichner keine einwandfreie Gewähr geben kann, dass alle montierten Bauteile dem Auslieferungszustand entsprechen. Der Unterzeichner weist ausdrücklich darauf hin, dass das vorgelegte Gutachten die Authentizität des gegenständlich besichtigten Wagens nicht in Frage stellt, aber auch nicht dazu geeignet ist, diese im Sinne einer rechtsverbindlich zugesicherten Eigenschaft zu bestätigen. Über eventuelle Vorschäden kann nur eine Aussage getroffen werden, soweit diese in Form optisch erkennbarer Richtspuren ersichtlich sind oder dem Unterzeichner mitgeteilt wurden. Da die Recherche der Fahrzeughistorie nicht Auftragsgegenstand war, stützt sich der Unterzeichner auf die zur Verfügung gestellten Unterlagen und verzichtet weitgehend auf eigene Recherchen die Authentizität des Fahrzeuges betreffend.

4. Fahrzeugdaten

Fahrzeughersteller:	Porsche
Fahrzeugart:	PKW
Fahrzeugtyp:	911 S / ST-Clone
Aufbau:	Coupe
Türen:	2
amtl. Kennzeichen:	ohne
Fahrzeug-Ident.-Nr.:	119301010
Modelljahr:	1969
Auslieferungsabnahme:	20.05.1969 (laut Porsche Kardex-Karte)
Motor:	6-Zylinder/Boxer
Hubraum:	2.381 cm ³ (laut DMSB Technical Passport)
Leistung:	287 PS (laut Fahrzeugpräsentation Christian Abt)
Kilometerstand:	00.003 km (am 30.06.2022 abgelesen)
Prüfplakette nach § 29 StVZO:	ohne
Farbe	blutorange (6809)
Bereifung:	Michelin Racing TB5 vorn: 225/50 R 15 V // hinten: 275/45 R 15 W
Ausstattung:	siehe nachfolgender Text

5. Grundlagen des Gutachtens

Die Erstellung des Gutachtens erfolgte auf Grundlage:

- einer Sichtprüfung aller Fahrzeugbaugruppen ohne Zerlegung
- den mündlichen Angaben des Auftraggebers
- Certificate of Title Commonwealth of Virginia vom 10.02.2017 (Original)
- DMSB FIA Historical Technical Passport (HTP) vom 27.06.2022 (Original)
- FIA Historic Vehicle Identity Form (nicht datiert)
- Kaufrechnung vom 11.12.2018 (Kopie)
- Porsche Kardex Karte (Kopie)
- Rechnungen / Unterlagen 1998 – 2020
- Certificate of Authenticity, Porsche Nord Amerika
- Präsentation der Fahrzeughistorie von Christian Abt (pdf)
- Leistungsdiagramm, Mittelmotor GmbH, 20.07.2019
- Literatur gemäß Quellenangabe auf Seite 10

6. Besonderheiten / Historie

Die Porsche Baureihe 911 wurde auf der Frankfurter Automobilausstellung im September 1963 erstmals vorgestellt. Ursprünglich trug die Baureihe die Bezeichnung 901, was allerdings aufgrund eines markenrechtlichen Streits mit der Fa. Peugeot schnell geändert wurde.

Die Grundkonzeption des 911 war die gleiche wie bei der Vorgängerbaureihe 356, jedoch handelte es sich um ein völlig neues Auto, bei dem ein luftgekühltes 6-Zylinder Aggregat mit 2 Litern Hubraum und obenliegenden Nockenwellen zum Einsatz kam. Der Karosserieentwurf stammte von Ferdinand Alexander („Junior“) Porsche. Die charakteristischen Merkmale dieser Karosserieform finden sich bis heute in der Baureihe 911.

Im Herbst 1964 begann die Produktion des Porsche 911. Im Frühjahr 1965 wurde die Produktion des Vorgängers 356 C eingestellt. Zugleich wurde der Porsche 912 eingeführt, eine preisgünstigere Variante des 911 mit dem Vierzylinder Motor des 356 C und einer einfacheren Karosserieausführung. Im selben Jahr wird der 911 Targa als neue Karosserieform neben dem Coupé vorgestellt, der Edelstahl-Überrollbügel setzte dabei neue Maßstäbe bei der Sicherheit offener Fahrzeuge.

Ab 1967 war der erste 911 mit halbautomatischem Vierganggetriebe erhältlich, die sog. „Sportomatic“. 1969 wurde der Hubraum der Porsche 911 auf 2,2 Liter erhöht, 1971 dann auf 2,4 Liter, was jeweils zu Leistungssteigerungen führte. 1972 erschien als Sportversion des 911 der Porsche Carrera RS 2,7 mit 210 PS Leistung, welcher damals wie heute das begehrteste Modell der ersten 911 Baureihe (auch „Urelfer“ genannt) war.

Das Produktionsjahr bei Porsche beginnt stets im September nach den Werksferien. Die Modellwechsel wurden ab 1968 mit Buchstaben bezeichnet. Das Modelljahr 1968 trug die Bezeichnung A-Serie, 1969 B-Serie, 1970 C-Serie, 1971 D-Serie, 1972 E-Serie usw.. Das Modelljahr begann damit immer im Herbst, z.B. ein im November 1968 hergestellter 911er gehört damit zur B-Serie, die dem Jahr 1969 zugeschrieben wird. Umgangssprachlich wird anstatt der offiziellen Bezeichnung „Serie“ jedoch meist vom „Modell“ gesprochen, so nennt man die Fahrzeuge der F-Serie eigentlich „F-Modell“.

Porsche 911 (A- und B- Serie, Modelljahre 1968 und 1969)

Alle Fahrzeuge konnten ab Modelljahr 1968 als Mehrausstattung mit dem halbautomatischen Getriebe „Sportomatik“ ausgestattet werden. Es handelt sich hierbei um ein Getriebesystem, das aus einem Drehmomentwandler, einer Wandlerkupplung und einem mit Porsche Synchronisierung ausgestatteten Vierganggetriebe mit integriertem Achsantrieb besteht. Im Fahrgastraum befindet sich auf dem Mitteltunnel wie beim Schaltgetriebe der Schalthebel. Wird dieser Hebel berührt, wird elektrisch in Bruchteilen einer Sekunde die Trennung der Kupplung ausgelöst. Der Drehmomentwandler ersetzt beim Anfahren das Kupplungspedal.

Eine bedeutende Veränderung im Rahmen der Baureihe gab es mit der B-Serie des 911 zum Modelljahr 1969 mit der Verlängerung des Radstandes um 57 mm auf nun 2268 mm. Der verlängerte Radstand sollte für ein deutlich sichereres Kurvenverhalten und einen besseren Geradeauslauf sorgen.

Porsche 911 (B-Serie, 1969)

Im Modelljahr 1969 wurde noch der seit Beginn der 911er Baureihe bekannte Motor mit 1.991 ccm Hubraum verbaut. Erst im Modelljahr 1970 wurde die erste Leistungssteigerung über eine Erweiterung des Hubraums durchgeführt.

Der bewährte 2 Liter Motor erhielt in der B-Serie bei den Modellen 911 S und 911 E eine mechanische Doppelreihen Bosch Benzineinspritzpumpe.

Der 911 T verfügte über den Motor vom Typ 901/03 mit 110 PS Leistung. Im 911 E war der Motor vom Typ 901/09 mit 140 PS Leistung und im 911 S der Motor Typ Nr. 901/10 mit 170 PS Leistung verbaut. E- und S-Motoren verfügten über natriumgefüllte Auslassventile, eine Technik aus dem Rennsport, die für einen besseren Wärmeübergang vom Ventilteller zum Ventilschaft und somit an den Zylinderkopf sorgt.

Der Radstand wurde von 2.211 mm auf 2.268 mm verlängert, die Fahrzeuglänge blieb gleich. Der 911 E erhielt hydropneumatische Federbeine (bei Wegfall der vorderen Drehstäbe), die beim 911 T und S Coupé auf Wunsch erhältlich waren.

Die vorderen Bremszangen bei 911 E und 911 S wurden aus Aluminium hergestellt, beide Typen waren serienmäßig mit Leichtmetall-Schmiederädern der Dimension 6 J 15 und 185/70 R 15 bestückt.

Der Listenpreis des 911 S wird in der Literatur ab Oktober 1968 mit 25.197 DM, angegeben, die Targa Ausführung kostete gegenüber dem Coupé 1.443 DM Aufpreis. Im Modelljahr 1969 wurden insgesamt 1.492 Exemplare vom 911 S Coupé produziert.

Porsche 911 (C-Serie, 1970)

Zum Modelljahr 1970 wurden mit der C-Serie, neben vielen weiteren Detailverbesserungen, die hubraumstärkeren 2,2 Liter Motoren präsentiert. Die Vergrößerung der Bohrung von 80 auf 84 mm bei gleichbleibendem Hub von 66 mm sorgte nicht nur für eine Zunahme der Nominalleistung, sondern sorgte auch für eine Verbesserung des Drehmoments. Dies verschafft dem 911 S eine Leistungssteigerung von 10 PS auf 180 PS gegenüber dem Vorgängermodell mit 170 PS sowie eine Steigerung des Drehmoments von 199 Nm gegenüber 182 Nm. Für den 911 S wurde serienmäßig ab der C-Serie ein 5-Gang-Getriebe vom Typ 911/01 verwendet.

Die Kurbelgehäuse wurden ab der C-Serie nunmehr aus einer Magnesiumlegierung gefertigt, was dem Gehäuse zu einer höheren Steifigkeit verhalf, die Ventildurchmesser wurden vergrößert, beim 911 S kamen Leichtmetall Kolben zum Einsatz. Zudem erhielten der 911 E und S eine Doppelreihen-Einspritzpumpe von Bosch.

Erhältlich war der Porsche 911 der C-Serie als 911 T (125 PS), 911 E (155 PS) und 911 S (180 PS) in den beiden Karosserie Varianten Coupé und Targa.

Der Listenpreis des 911 S wird in der Literatur ab März 1970 mit 27.139 DM angegeben, die Targa Ausführung kostete gegenüber dem Coupé 2.054 DM Aufpreis. Laut Literatur wurden im Modelljahr der C-Serie 1.744 Porsche 911 S Coupé gebaut.

Quellen: Austen: „Porsche 911“, Motorbuchverlag 2017“; Austen/Walter: „Porsche 911“, Motorbuchverlag 2001; Boschen/Barth: „Porsche“ Motorbuchverlag 1989; Bongers: „Porsche“, Motorbuchverlag 2009; Aichele: „Porsche 911 der luftgekühlte Boxer Motor“, Edition Plus 2003; Oswald: „Deutsche Autos seit 1945 Band 2“, Oldtimer Markt 06/93; porsche.com, pocg.eu, elferhelfer.com

Porsche 911 Rallye / 911 S ST

Vor Erscheinen eines der bekanntesten Homologationsmodelle für den Motorsport der 70er Jahre, dem 911 Carrera 2.7 RS, stellte die intern „911 ST“ genannte Wettbewerbsvariante des 911 S die Basis für die erfolgreiche Teilnahme an Motorsportveranstaltungen dar. Mit Motoren bis zu 2,5 Liter Hubraum und Motorleistungen von deutlich über 200 PS errang dieser Fahrzeugtyp unzählige Erfolge auf internationalen Renn- und Rallyestrecken.

Unmittelbare Nachfolger des ST waren die legendären Porsche Carrera RS 2,7. So wurden im Jahr 1973 auch einige Porsche Carrera RS 2,7 zum Rallye Fahrzeug umgerüstet, u.a. wurde Björn Waldegard, der bereits zwei Monte Carlo Siege einfahren konnte, als Fahrer eingesetzt.

Basis für die ST bezeichneten Wettbewerbsfahrzeuge war stets der 911 S mit dem 2,2 Liter Motor Typ 911/02. Für den Einsatz im Motorsport kam sowohl die Basis-Version dieses Motors mit 180 PS zur Verwendung, insbesondere bei Fahrzeugen die im Rallyesport eingesetzt wurden. Optional waren leistungs- und hubraumgesteigerte Wettbewerbsmotoren mit 2,3, 2,4 und 2,5 Liter Hubraum, Doppelzündung und Leistungen von 230 und mehr PS auf Bestellung erhältlich. In den werksseitigen Kardex-Karten zu dem jeweiligen Fahrzeug wurde dies als „auf Leistung gebracht“ oder bei reinen Rennmotoren „auf Höchstleistung gebracht“ vermerkt.

Übereinstimmendes Merkmal der ST-Versionen war der M 420 bezeichnete „Sturzbügel“ und die M 471 bezeichnete „Sportausstattung“. Diese umfasste im Wesentlichen folgende Merkmale:

- Getriebehauptwelle zum nachträglichen Umbau auf alle lieferbaren Sonderübersetzungen in den einzelnen Gängen
- Sperrdifferential
- Längere Radbolzen mit Distanzscheiben hinten
- Drehzahlmesser bis 10.000 U/min
- Lederlenkrad 380 mm Durchmesser
- 62 Liter Tank mit Einfüllstutzen unter der Haube
- Erleichterte Karosserieausführung bestehend aus:
 - Befestigungspunkte für Sportsicherheitsgurte
 - Verstärkung für Montage des Sturzbügels
 - Stoßstangen ohne Hörner vorne und hinten
 - Anstelle Zier- und Gummileisten auf Stoßstangen Tesaband schwarz an den Stoßstangen vorne und hinten
 - Abdeckung auf den Aussparungen für Nebellampen unter der Stoßstange entfällt

Gummischnellverschlüsse für Hauben vorne und hinten
Aufgeklebter Porsche Schriftzug hinten
Vereinfachte Innenausstattung: Türtafeln Türschlossbetätigung, Teppich,
Armaturenbrett
Porsche Schriftzug geklebt anstelle Zierleisten unter den Türen links und
rechts
Unterbodenschutz und Schalldämmmatten entfallen
Scheiben aus Dünnglas

Darüber hinaus konnten die Fahrzeuge für den Einsatzzweck individuell gemäß Homologation der Gruppe 4 konfiguriert werden. So waren über die Porsche Sportabteilung Tanks in diversen Ausführungen mit Volumen von 62, 80, 85 oder 110 Litern erhältlich, vordere Kotflügel aus Kunststoff, Kotflügelverbreiterungen aus Kunststoff hinten, Türaußenhäute aus Leichtmetall, Kofferraumdeckel aus Kunststoff, Seitenscheiben und Heckscheibe aus Plexiglas, Zylinderköpfe für Doppelzündung, Zylinder aus Leichtmetall hartverchromt, Kipphebel ohne Einstellschraube, Ölkühler in vorderer Stoßstange, verbesserte Bremsanlage usw.

Porsche 911 S / Fahrzeug-Identitäts-Nummer Nr. 11 930 1010

Bei gegenständlich besichtigtem Porsche 911 S Coupé handelt es sich um ein Fahrzeug der sog. B-Serie.

Die Fahrzeug-Identitäts-Nummer 11 930 1010 steht für einen Porsche 911 (11), der im Modelljahr 1969 (9) mit einem 911 S Motor (3) im Karosserie Typ Coupé (0) als fortlaufende Nummer 1010 produziert wurde. Gegenständliches Fahrzeug zählt somit zum Modelljahr 1969 (B-Serie).

Die Motornummer wurde mit 2080974 abgelesen. Es handelt sich demzufolge um einen 2-Liter T Motor aus dem Modelljahr 1968, was mit der im Motorgehäuse eingprägten Typbezeichnung 901/03 korrespondiert.

Die mechanische Einspritzpumpe mit der Prägekennzeichnung P002 trägt kein Typschild.

Gemäß Prägekennzeichnung auf dem Getriebegehäuse 911/01 lässt sich das Getriebe einem 5-Gang Getriebe aus dem Jahr 1970 zuordnen, die gut ablesbare Getriebeummer 7103367 passt zum Nummernkreis aus dem Jahr 1970.

Gemäß Porsche Kardex Karte wurde der Wagen am 23.04.1969 fertig gestellt und am 20.05.1969 ausgeliefert. Die Auslieferung erfolgte über den Händler Autogerma in Italien an Piero Giannetti in Prato.

Die originale Außenfarbe ist in der Kardex Karte mit 6809 Blutorange angegeben, weitere Individual-Ausstattungen waren 9842 Pepita Sitzbezüge, 9307 linker Außenspiegel, 9435 Entstörung (Antenne), 9431 Antenne, 9236 / 9237 Sportsitz links und rechts. Der Motor der Auslieferung trug die Nummer 6391434, das Getriebe die Nummer 7195797. Zum Zeitpunkt der Besichtigung präsentierte sich der Wagen in der ursprünglichen Außenfarbe der Auslieferung.

In den frühen 80er Jahren soll der zweite Besitzer, Herr Mauro Andreini, ebenfalls wohnhaft in Italien, den Wagen zur FIA Klasse GT umgebaut haben. Anschließend erfolgte der Verkauf an James Avis in Großbritannien. Die FIA Papiere „FIA Historic Vehicle Identity Form“, ausgestellt auf James Avis, wurden im Original vorgelegt.

Anschließend wurde der Wagen, laut Aussage des Auftraggebers im Jahr 1998, in die USA verkauft. Das vorgelegte Certificate of Title des US-Staates Virginia wurde 2017 auf Linda und Brian Bongard ausgestellt. Am 21.05.2018 wurden die Papiere für den Export abgestempelt. Über die Niederlande kam der Porsche dann an die Fa. Abt Classic in Kempten. Weitere Details zur Besitzhistorie sind nicht bekannt.

Laut Vortrag des Auftraggebers wurde die Karosserie des gegenständlichen Wagens in den vergangenen 3 Jahren in Deutschland in der Optik eines „911 ST“ umgebaut, wobei die im Tauchbad entlackte Karosserie an den üblichen neuralgischen Punkten diverse Verstärkungen erhielt.

Die Technik wurde bei der C. Abt Racing GmbH in 87439 Kempten entsprechend dem Einsatzzweck im historischen Motorsport modifiziert, der Motor wurde bei der Fa. Mittelmotor in 44803 Bochum aufgebaut.

Laut Vortrag des Auftraggebers und vorgelegten Belegen wurden diese Arbeiten in den Jahren 2019 bis 2022 ausgeführt.

Das Fahrzeug wurde hierbei optisch im Stil der früheren Wettbewerbsversion des Porsche „911 ST“ periodenspezifisch im Stil der Jahre 1970/1971 aufgebaut.

Beim Aufbau des Wagens kamen folgende Komponenten zur Verwendung:

Die Stoßfänger, die Hauben und die vorderen Breitbau-Kotflügel bestehen aus Kunststoff, die Außenbleche der Türen und die Dachhaut bestehen aus Stahl. Die Frontscheibe besteht aus Glas, sämtliche anderen Scheiben bestehen aus Makrolon.

Das Interieur entsprach zum Besichtigungszeitpunkt in seiner Optik weitgehend dem Vorbild, angepasst an die aktuellen Sicherheitsanforderungen der FIA. Ein verschraubter Käfig der Fa. Heigo nach FIA Spezifikation mit doppeltem Seitenflankenschutz rechts und links und Querstrebe im Dach, als Sitz ist ein OMP HTE Evo VTR in moderner Optik, stoffbezogen mit FIA Zulassung bis 2026 mit Schroth Mehrpunkt-Gurten, zugelassen bis 2026 montiert. Ein leicht geschüsseltes OMP 3-Speichen Lenkrad mit dickem wildlederbezogenem Lenkradkranz, die Instrumentierung mit einem Drehzahlmesser mit Anzeigebereich bis 10.000 Umdrehungen/Minute und Tachometer mit Skalierung bis 250 km/h, eine Belüftungsdüse anstelle der Zeituhr, 2 VDO Zusatzinstrumente zur Anzeige der Öltemperatur und der Spannung, eine gepolsterte Querstrebe anstatt der Knieleiste, ohne Aschenbecher und Handschuhkasten ohne Deckel. Sitzanlage ohne Notsitze charakterisieren das Interieur. Bei den Türverkleidungen handelt es sich um Leichtbauteile im zeitgenössischen Rennsport Stil. Die leichte Schalttafelabdeckung aus der ein Trennschalter für die Spannungsversorgung herausragt, ist mit Filz bezogen, der Auslöseschalter für die OMP Feuerlöschanlage mit Zulassung bis 05/23 befindet sich rechts neben dem Lenkrad.

Der Motor wurde laut Vortrag unmittelbar vor der Besichtigung vollständig neu aufgebaut. Als Basis diente ein T-Motorgehäuse aus dem Jahr 1969, laut Angabe des Auftraggebers aufgebaut mit 89 mm Zylindern, Rennsportkolben, Dilavar Stehbolzen und Typ S Nockenwellen. Die Gemischaufbereitung erfolgt über eine Einspritzanlage mit mechanischer Einspritzpumpe mit angepasster Spezifikation und hohen Saugrohren. Die Abgase werden über individuell gefertigte Edelstahl-Fächerkrümmer und eine Friedrich Motorsport Edelstahl Schalldämpferanlage ohne Wärmetauscher geführt. Die Zündung erfolgt über Doppelzündung mit Magneti Marelli Verteiler. Als Motorlager kommt eine modifizierte Ausführung zur Anwendung, die Leitungen zum Ölkühler sind üblich außenliegend ausgeführt.

Bei dem Getriebe handelt es sich um ein Getriebe vom Typ 911/01 und laut Angabe Sportgängen und einem ZF Sperrdifferenzial.

Im Kofferraum befindet sich eine FIA ATL Tankblase mit Zulassung bis 04/24 und zentralem Einfüllstutzen in zeitgenössischer Motorsportoptik. Die zeitgenössische Optik des Kofferraumbodens wurde durch eine von der Unterseite her sichtbare Kunststoffblende in der Optik des Serientanks gewahrt. Zwischen den Federbeindomen ist eine Domstrebe montiert, Teppiche sind auf den lackierten Blechen nicht verlegt.

An den Achsen sind Leichtmetallräder in der zeitgenössischen Fuchs Schmiederad Optik montiert, die Dimension der Bereifung der Vorderachse beträgt 225/50 R 15 die der Hinterachse 275/45 R 15.

Die Vorderachse ist mit einem Bilstein Fahrwerk Typ Nordschleife, einem über Uniball-gelagerte Koppelstangen verstellbarem Stabilisator, mit Stahlflex-Leitungen angeschlossenen Alu-Bremssätteln und innenbelüfteten Bremsscheiben versehen.

An der Hinterachse sind Stahlschwingen mit Bilstein Fahrwerk Typ Nordschleife und einem über Uniball-gelagerte Koppelstangen verstellbarem Stabilisator montiert.

Die Laufleistung seit Abschluss der letzten Restaurierung/Überarbeitung beträgt augenscheinlich nur wenige Kilometer.

Das Fahrzeug war zum Zeitpunkt der Besichtigung nicht zum Straßenverkehr zugelassen.

7. Zustandsbeschreibung / Einstufung

Das gegenständlich besichtigte Fahrzeug wurde in jüngster Vergangenheit umfassend restauriert, seit Abschluss der Arbeiten im Frühjahr 2022 sind noch keine Gebrauchsspuren entstanden.

Karosserie

Die Substanz des Fahrzeuges ist augenscheinlich gesund, sichtbare Unfall- oder Korrosionsschäden konnten im Rahmen der Inaugenscheinnahme nicht festgestellt werden.

Die Karosserie befindet sich in sehr gutem Zustand, ist glattflächig, die Luftspalte sind, soweit dies bei den verwendeten Kunststoff-Anbauteilen möglich ist, gleichmäßig.

Lackierung

Die Lackierung wurde im Rahmen der jüngst abgeschlossenen Restaurierung in guter bis sehr guter Qualität erneuert. Die gemessene Schichtstärke des Lackaufbaus ist im Bereich des Vorderwagens und der Motorhaube messprinzipbedingt (Kunststoff) nicht messbar. Im Bereich des Dachs und der Türen liegt die gemessene Materialstärke überwiegend um ca. 500 µm, auf den hinteren Seitenteilen mit den angesetzten Verbreiterungen wurden rechtsseitig Materialstärken im Bereich von etwa 500 – 1.800 µm und linksseitig etwa 2 – 4 mm gemessen. Der arithmetische Mittelwert der Messung an 30 Messpunkten liegt bei 900 µm.

Das Messprotokoll der, mittels Präzisions-Lackschichtdicken Messgerät vom Typ Qnix Car-Check-System Plus nach dem magnetischen Messprinzip (Magnetfeldänderung/Hall-Effekt) für Fe-Werkstoffe und dem Wirbelstrom Messprinzip für NFe-Werkstoffe vorgenommenen Messung, ist in der Anlage beigelegt.

Glanzgrad und Oberflächenstruktur sind überwiegend sehr gut bis gut. Wesentlichen Verlaufsstörungen, Orangenhaut, Einschlüsse oder andere Mängel waren nicht feststellbar.

Anbauteile

Die Oberflächen der überwiegend neu verchromten Anbauteile zeigen sich in überwiegend guter Qualität ohne erkennbare Spuren der Jahre und frei von Schäden oder Ausbildung von Pickeln.

Verglasung

An der Makrolon-Verglasung sind keine Gebrauchsspuren feststellbar. Die Frontscheibe und die Dichtgummis sind neu.

Die Dichtungen um die Türausschnitte wurden erneuert und befinden sich in gutem Zustand.

Räder / Reifen

Die Bereifung ist vom Typ Michelin Racing TB5F und TB5R in der Dimension 225/50 R 15 vorne und hinten 275/45 R 15. Die Bereifung ist neu, die Profiltiefe beträgt vorne und hinten 5 mm. Die in den Flanken eingepprägten DOT Nummern 4920 vorne und hinten 1321 weisen als Fabrikationsdatum der Bereifung die Kalenderwochen 49 des Jahres 2020 und 13 des Jahres 2021 aus.

Die Leichtmetallräder in periodenspezifisch korrekter Optik sind neu und ohne Mängel.

Fahrgastraum

Das Interieur wurde in jüngerer Zeit vollständig überarbeitet und befindet sich in neuwertigem Zustand, überwiegend in der zeitgenössischen, sportlichen Optik des Vorbildes. Für den Erhalt des FIA Wagenpasses waren die aktuellen Anforderungen an die Fahrzeugsicherheit zu erfüllen, weswegen ein neuer Fahrersitz und ein Käfig moderner Machart zu verbauen waren.

Die leichte Schalttafelabdeckung ist ebenso wie das Lenkrad und die Türtafeln neu, Teppiche sind auf den neu lackierten Bodenblechen ebenso wenig verbaut wie die Rücksitzanlage sowie Abdeckungen oder Verkleidungen. Die Sitze und die Mehrpunkt-Sicherheitsgurte sind neu.

Die Schalttafel zeigt sich mit den leicht vergilbten Zifferblättern der Instrumente in gutem, optisch authentischem Erhaltungszustand.

Der Sicherheitskäfig nach FIA Standard wurde im Zuge der Restaurierung individuell an das Fahrzeug angepasst und ist neu. Unter der Dachhaut sind die Verstrebungen sichtbar, ein Himmel ist nicht montiert.

Kofferraum

Den Kofferraum ohne Teppiche dominiert eine FIA zugelassene ATL Tankblase mit zentralem Einfüllstutzen. Der Lackauftrag im Kofferraum wurde erneuert. Das Kofferraumbodenblech um die Fahrzeug-Identitäts-Nummer zeigt sich in gutem Zustand, sichtbare Richtspuren wurden nicht festgestellt. Die Prägekennzeichnung erscheint unauffällig, das authentisch erscheinende Typenschild ist an der üblichen Stelle auf dem Frontblech aufgenietet.

Die Elektrik in moderner Ausführung mit entsprechenden Verbindern ist neu.

Gasdruck-Haubendämpfer sind nicht montiert, die Haubenarretierung erfolgt dem Vorbild entsprechend über eine Stange.

Motorraum

Der Motorraum präsentiert sich in sauberer neuwertiger Optik. Beginnende Oxydationsspuren an den blanken Flächen sind nicht feststellbar. Die Verblechung wurde durch Rennsport-typische Kunststoffblenden ersetzt und zeigt sich in sehr gutem Zustand. Die mechanische Einspritzpumpe erscheint ebenso wie die Zündspulen und die weiteren Anbauteile neu.

Motor

Der Motor trägt an den üblichen Stellen Motornummer und Motortypkennzeichnung. Es handelt sich optisch um ein zeitgenössisches Aggregat mit der Bezeichnung 901/03 und der Motornummer 2080974, die Anbringungsart der Prägekennzeichnungen entspricht der werkseitig üblichen Anbringungsart.

Die sehr gute Optik stützt den Vortrag des Auftraggebers der vollumfänglichen Überholung des Motors und Aufbau nach der Spezifikation eines Rennmotors. Ölverlust wurde weder am Aggregat noch am Stellplatz des Wagens festgestellt.

Laufprobe / Probefahrt

Eine Laufprobe zeigte spontanes Anspringen, gleichmäßigen Motorlauf ohne ungewöhnliche Geräusche. Eine kurze Rangierfahrt im Beisein des Unterzeichners verlief ohne Beanstandungen. Der Motor läuft rund, das Getriebe lässt sich augenscheinlich sauber schalten, Lenkung Fahrwerk und Bremsanlage arbeiten ohne erkennbare Mängel. Die Leistungsfähigkeit von Motor und Fahrwerk konnte im Rahmen der kurzen Rangierfahrt jedoch nicht erschöpfend überprüft werden.

Bodengruppe

Die Bodengruppe macht einen optisch sehr guten, vollständig überarbeiteten und neuwertigen Gesamteindruck, frei von erkennbaren Reparaturschweißungen, Richtspuren oder Korrosionsschäden. Die Verblechung ist neu lackiert.

Die Getriebeummer des 911/01 Getriebes wurde mit 7103367 abgelesen. Die Anbringungsart der Getriebeummer entspricht der werkseitig üblichen Anbringungsart, Manipulationsspuren waren nicht ersichtlich. Die Optik stützt den Vortrag des Auftraggebers der vollumfänglichen Überholung des Getriebes.

Die Schalldämpferanlage mit Edelstahl Wärmetauschern befindet sich in neuwertigem Zustand und ist ohne Beanstandungen.

Sämtliche Leitungen und Verbindungselemente erscheinen neu und sind ohne erkennbare Schäden.

Fahrwerk / Achsen

Die Vorder- und Hinterachse präsentieren sich in korrekter, neuwertig erscheinender Optik, die Bremsanlage wurde im Rahmen der Restaurierung überholt bzw. erneuert, Leitungen sowie Feder- und Dämpferelemente sind neu und ohne Beanstandungen.

An der Vorderachse sind die typspezifisch korrekten „S“-Bremsattel montiert. Die Fahrwerkselemente befinden sich in neuwertig erscheinendem Zustand ohne optische Spuren der Jahre, Mängel sind nicht ersichtlich.

Zustandsnote

Der bei der Besichtigung vorgefundene Zustand des vorher näher beschriebenen Fahrzeuges ist auf Basis der Classic Data Bewertungskriterien, unter Berücksichtigung der Qualität zum Zeitpunkt der Auslieferung, als gemittelte Gesamtzustandsnote:

Sehr gut (Note 1)

zu bezeichnen.

Anmerkung zur Fahrzeuguntersuchung:

Die Begutachtung konnte nur nach der äußeren Inaugenscheinnahme erfolgen. Von daher verbleibt ein Risiko auf evtl. versteckte Mängel, die erst nach einer entsprechenden, umfangreichen Demontage diverser Bauteile erkennbar und dann genauer beurteilbar wären.

8. Marktsituation

Der besichtigte Porsche 911 S / ST-Clone befindet sich in sehr gutem, neuwertigen Zustand.

Die beim Aufbau verwendeten hochwertigen Komponenten sind positiv zu werten.

Der hohe Anspruch an die Qualität der ausgeführten Arbeiten, die bei in der Szene renommierten Betrieben und Protagonisten ausgeführt worden sind, die gute Dokumentation der Restaurierung sowie die detailliert und kenntnisreich gestaltete Optik nach historischem Vorbild, wird gegenüber einem ansonsten vergleichbaren Fahrzeug marktseitig honoriert.

Fahrzeuge dieses Typs erfreuten sich in den letzten Jahren einer starken Nachfrage, die Preistendenz war in Folge dessen in der jüngeren Vergangenheit stark steigend. In den letzten beiden Jahren hat sich pandemiebedingt die Nachfrage wieder etwas beruhigt, das Preisniveau wieder leicht reduziert. Verkäufe in jüngster Vergangenheit zeigen jedoch wieder einen deutlichen Trend in Richtung der auf sehr hohem Niveau erfolgten Verkäufe der vergangenen Jahre vor Pandemiebeginn, teilweise sogar noch darüber.

Es würde sich ein Käufer für das gegenständliche Fahrzeug zu angemessenem Preis finden lassen.

9. Wertschätzung

Den **Wiederbeschaffungswert** nach § 249 BGB schätze ich auf

Euro 390.000.-

Der angegebene Wert beruht auf der Marktbeobachtung der Gesellschaft Classic Data Marktbeobachtung und dem dazugehörigen Bewertungssystem als Vertragspartner sowie auf eigener Marktbeobachtung und Erfahrung.

Es wird auf die in der Anlage beigefügte Anmerkung zur Differenz von Marktwert und dem Wiederbeschaffungswert nach § 249 BGB verwiesen.

Diesem Bericht wurden zum Beweis des Fahrzeugzustandes 46 vom Unterzeichner gefertigte Lichtbilder beigefügt.

Die Überprüfung und Bewertung des Fahrzeuges sowie die Erstellung dieses Berichtes wurde unparteiisch und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt.

München, den 5. August 2022



Abschließende Anmerkung:

Da, wie die Vergangenheit gezeigt hat, der Markt der Oldtimer- und Liebhaberfahrzeuge starken Schwankungen unterliegt, sollte in regelmäßigen Abständen, spätestens jedoch bei einer Veränderung des Fahrzeugzustandes durch Restaurierungs-, bzw. Instandsetzungsarbeiten eine Wiedervorführung zwecks neuer Wertbestimmung erfolgen.

Der in der vorliegenden Bewertungsurkunde dokumentierte Wiederbeschaffungswert kann somit nur eine begrenzte Gültigkeit haben. Diese gilt bis zur Veränderung des Fahrzeugzustandes, wie oben beschrieben bzw. etwa 1 Jahr.

Anlagen allgemein:

Diese Bewertung (Original und 1 Duplikat) enthält mindestens 20 vom Unterzeichner gefertigte Lichtbilder sowie ein Zertifikat mit einer Marktbeobachtung der Classic Data GmbH & Co. KG und eine allgemeine Erläuterung zur Bewertung (Umfang und Gültigkeit).

Weitere Anlagen:

- Protokoll der Lackschichtstärkenmessung (Präzisions-Lackschichtdicken Messgerät vom Typ Qnix Car-Check-System Plus)

Fahrzeugbewertung

Zertifikatnummer: H1ET523W
Bewertung nur gültig mit einer Fotoanlage

Marke:	Porsche
Typ/Ausführung:	911 S Individual S/T Umbau
Karosserieform / Aufbauart:	Coupé
Fahrzeug Ident. Nr.:	119301010
Leistung:	287 PS
Hubraum:	2381 ccm
Motorart:	6-Zylinder (Boxer)
Getriebeart:	Schaltgetriebe
EZ / Baujahr:	20.05.1969
Wegstreckenzähler abgelesen:	00003 km
Farbe:	blutorange
Nächste HU:	k.A.
Reifengröße:	v: 225/50 h: 275/45 R 15
Kennzeichen:	ohne

Besonderheiten:

Soweit aus den uns vorliegenden Informationen und Fotos ersichtlich ist, wurde dieser Porsche 911 S aus dem Modelljahr 1969 technisch und optisch umfangreich modifiziert. Es wurden umfangreiche Änderungen sowohl an der Technik als auch an Karosserie und Interieur vorgenommen, die sich an den Motorsport-Modellen des Typs 911 S/T anlehnen.

Die Umbauten umfassen sowohl Karosserie-Modifikationen wie Karosserieverbreiterungen, Innenraum-Ausstattungsdetails wie Renn-Schalensitze, Überrollkäfig und Leichtbau-Innenraumausstattung, als auch technische Änderungen wie Einbau eines leistungsgesteigerten 2,4 ltr. Motors, Getriebe-, Bremsanlagen- und Fahrwerksmodifikationen u.v.m. Ein FIA-Wagenpass wurde vorgelegt.

Weitere Einzelheiten zu den Modifikationen sind den Ausführungen des Sachverständigen-Büro Thomas Eschenbach zu entnehmen.

Fahrzeugbewertung

Zertifikatnummer: H1ET523W

Bewertung nur gültig mit einer Fotoanlage

Durch die individuellen Umbauten und Modifikationen hat sich das Fahrzeug vom originalen Zustand entfernt. Auch wenn derartige Umbauten in der Szene häufiger vorgenommen werden und auch in der Szene akzeptiert sind, sind die Umbauten untereinander nie zu 100% identisch.

Je nach Art und Umfang der Umbauten, der Qualität der durchgeführten Arbeiten und dem verwendeten Material kann, wie bei diesem Fahrzeug, eine Werterhöhung gegenüber dem Basismodell eintreten.

Jedoch ist der Markt eingeschränkt und die Investitionskosten spiegeln sich in der Regel nicht im Marktwert bzw. Wiederbeschaffungswert nach §249 BGB wider.

In diesem Fall wird daher empfohlen, ein sogenanntes Wiederaufbau-Gutachten mit ausgewiesenem Wiederaufbauwert (Gesamtpreis sämtlicher Aufwendungen und Investitionen) erstellen zu lassen.

Fahrzeugbewertung

DUPLIKAT

Zertifikatnummer: H1ET523W
Bewertung nur gültig mit einer Fotoanlage

Unter Beachtung der uns zur Verfügung gestellten Informationen zu dem Fahrzeug und unter Berücksichtigung ähnlicher und vergleichbarer Modelle, der Qualität der durchgeführten Arbeiten und der verwendeten Materialien sowie der speziellen Motorsport- und Porsche-Szene halten wir einen **Wiederbeschaffungswert** in der **Zustandsnote 1** von

€ 370.000,- bis € 400.000,-

für realistisch.

Classic Data

Marktbeobachtung
GmbH & Co KG
Harpener Straße 56, 44791 Bochum
Tel.: 02 34 - 23 95 90 - 0
Fax: 02 34 - 23 95 90 - 20

W. Borg Classic Data GmbH & Co KG
Bochum, 03.08.2022

Die Notierungen wurden nach bestem Wissen und Gewissen durch die Firma Classic Data GmbH & Co KG ermittelt und beziehen sich auf das oben genannte Modell. Beschreibung der Zustandsnoten siehe Umschlagseite der Bewertungsmappe.

Der Gesamtzustand wurde durch den Sachverständigen festgelegt.

Gesamtzustand: 1

Unter Berücksichtigung der Classic-Data-Richtlinien und aller bekannt gewordenen wertbeeinflussenden Faktoren ergibt sich folgender

Wiederbeschaffungswert € 390.000,-



Der Sachverständige

Ort:

Datum:

Anlage zur Fahrzeugbewertung

Allgemeines:

Die Wertnotierungen für die einzelnen Zustände wurden durch die Firma Classic Data Marktbeobachtung intensiv recherchiert. Hierbei wurden, soweit möglich, Informationen von Clubs, Händlern und Oldtimerbesitzern herangezogen sowie Auktionsergebnisse, Fahrzeugangebote, definitive Verkäufe und die eigenen Erfahrungen der Mitarbeiter der Firma Classic Data Marktbeobachtung berücksichtigt.

Dabei verstehen sich die ausgewiesenen Wertnotierungen als Durchschnittswerte für das entsprechende Modell.

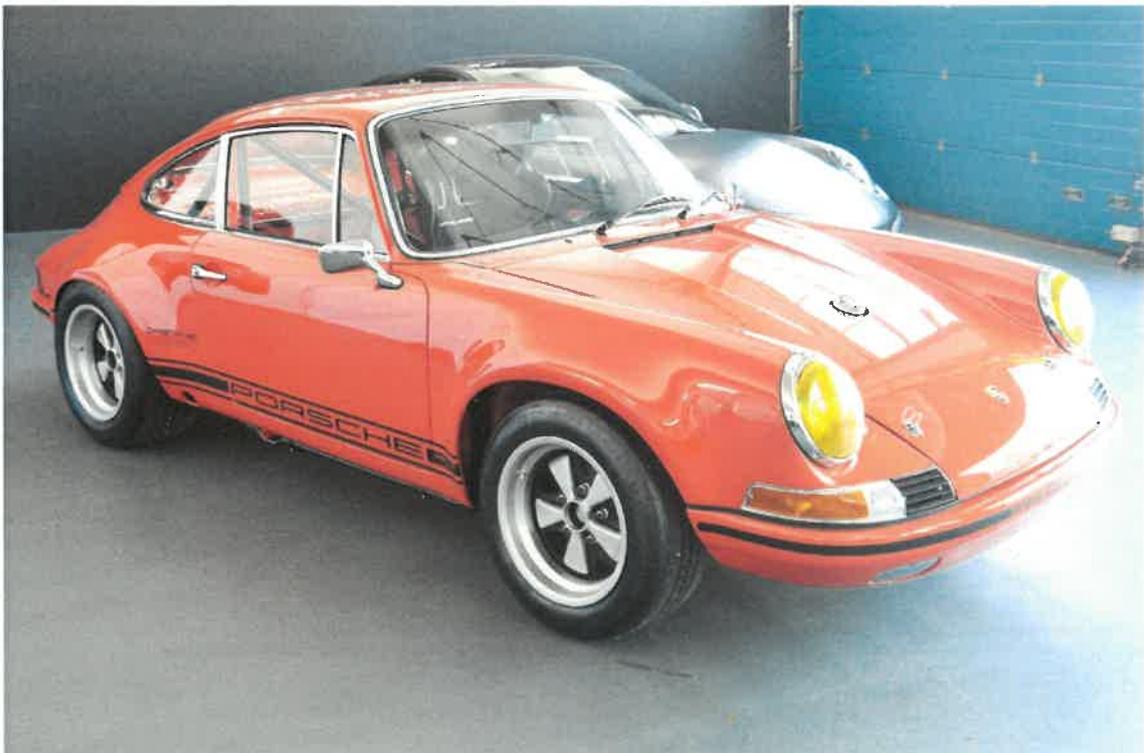
Die wertbeeinflussenden Faktoren des jeweiligen Fahrzeuges werden im Feld „Sonstiges“ dokumentiert bzw. in den Ausführungen des besichtigenden Sachverständigen beschrieben und in der Wertfindung berücksichtigt.

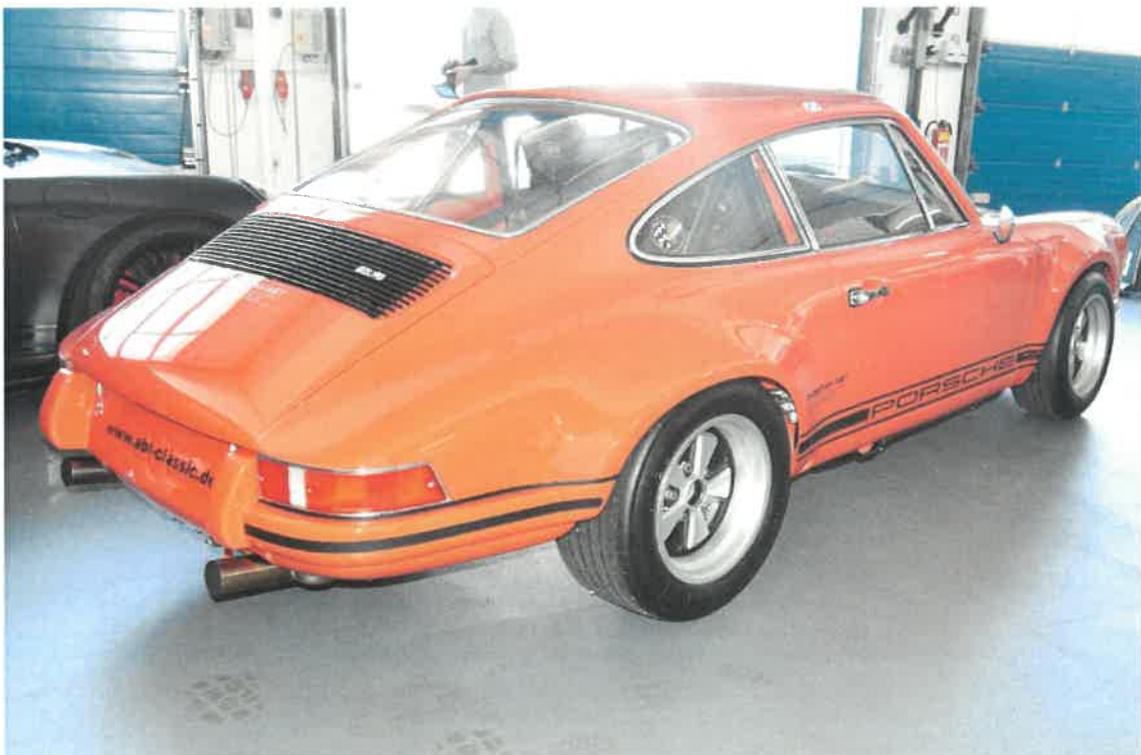
Begriffsdefinition

Wird durch den besichtigenden Sachverständigen der **Marktwert** attestiert, so berücksichtigt dieser schwerpunktmäßig den Handel von Privat an Privat, da dieses der übliche Geschäftsverkehr beim Kauf bzw. Verkauf der meisten Oldtimerfahrzeuge ist.

Wird durch den besichtigenden Sachverständigen der **Wiederbeschaffungswert** (nach Haftpflichtgesichtspunkten, gem. § 249 BGB) attestiert, so ist dies der Preis, den der Geschädigte aufwenden muss, um bei einem seriösen Händler ein dem besichtigten Fahrzeug entsprechendes, ähnliches oder vergleichbares Ersatzfahrzeug nach gründlicher technischer Überprüfung zu erwerben. Seit 1985 ist nach den geänderten AKB-Richtlinien der Wiederbeschaffungswert nach Kasko-Bedingungen identisch mit dem Wiederbeschaffungswert nach Haftpflichtrecht.

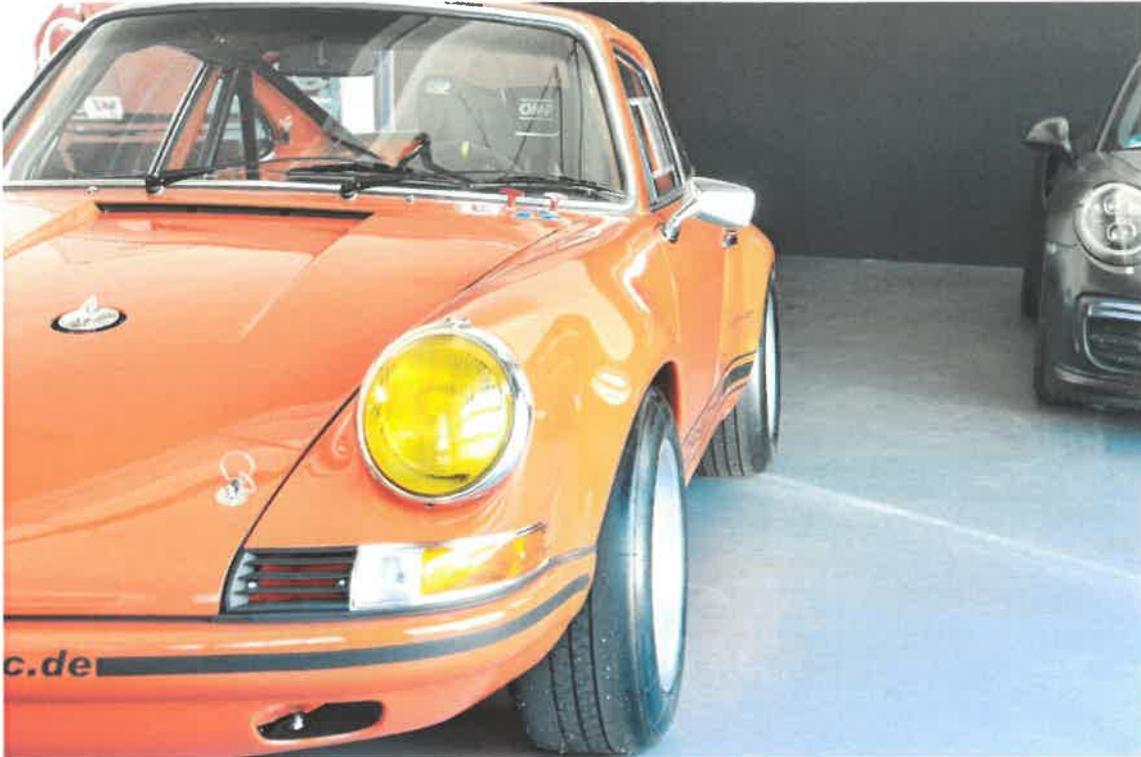
Unter dem **Wiederherstellungswert** ist der Betrag zu verstehen, der aufgebracht werden muss, um ein beschädigtes, überdurchschnittlich gut erhaltenes bzw. restauriertes Liebhaberfahrzeug wieder in den vorigen Zustand zu versetzen.

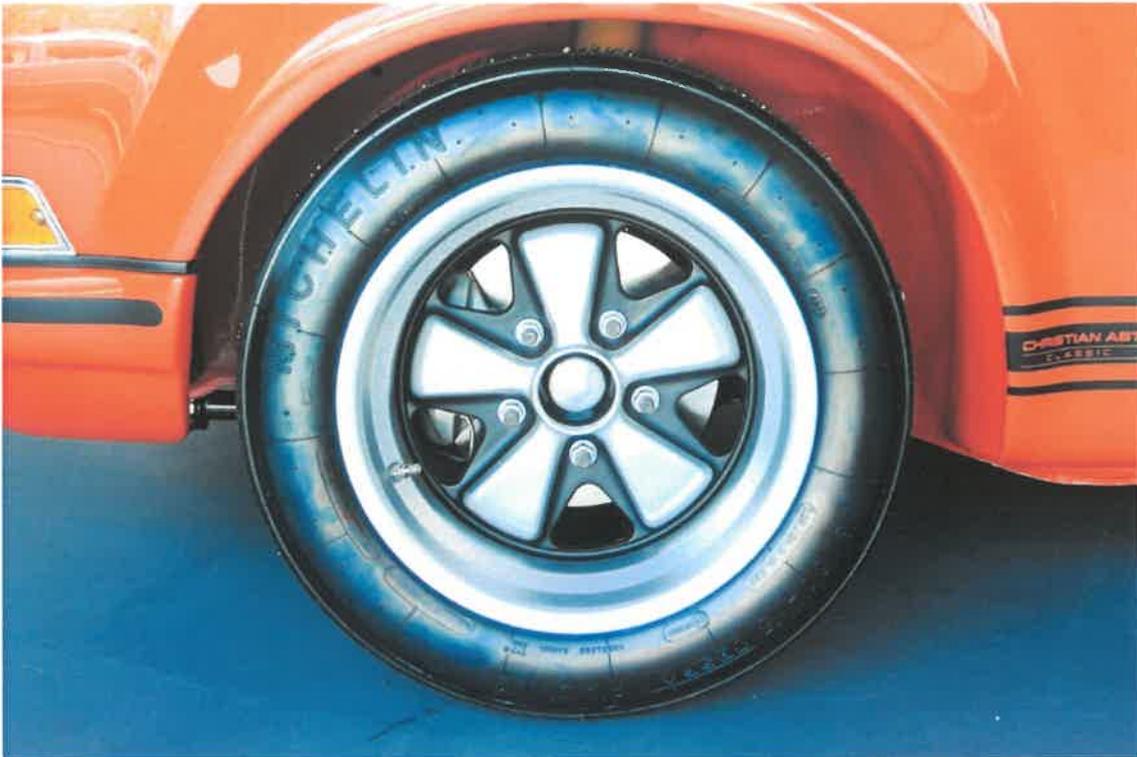




















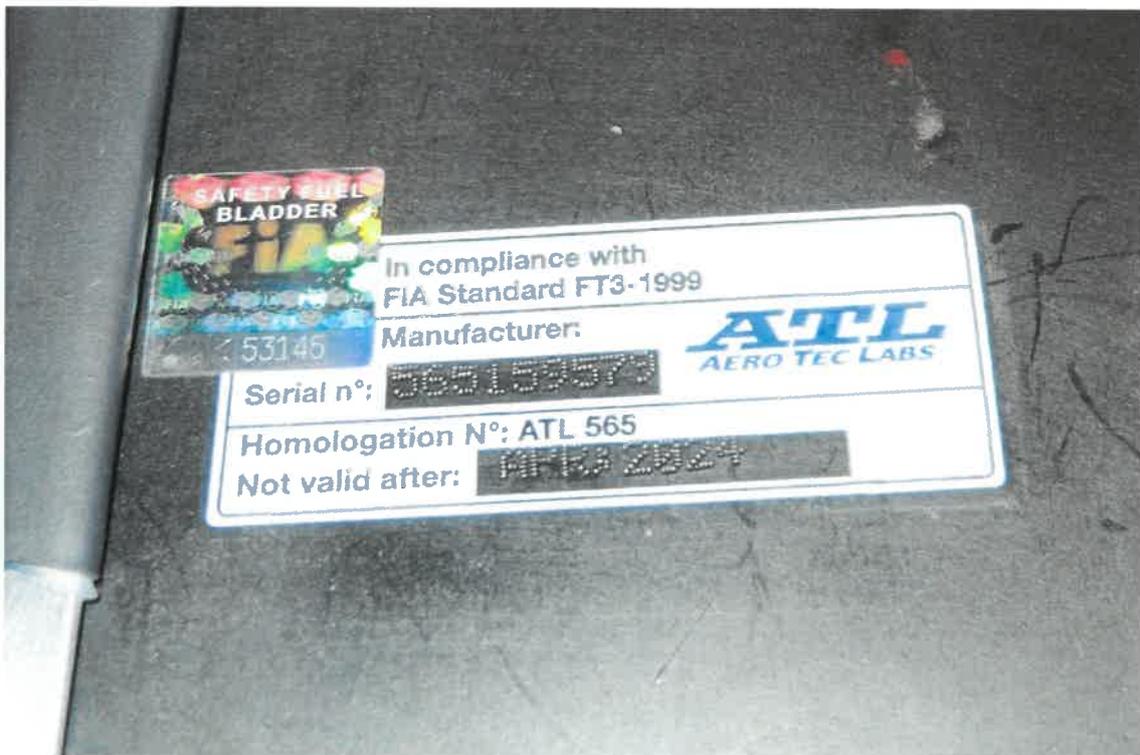


























Messung der Lackschichtdicke

Sebastian Riedl
Wiesberg 10
87435 Kempten

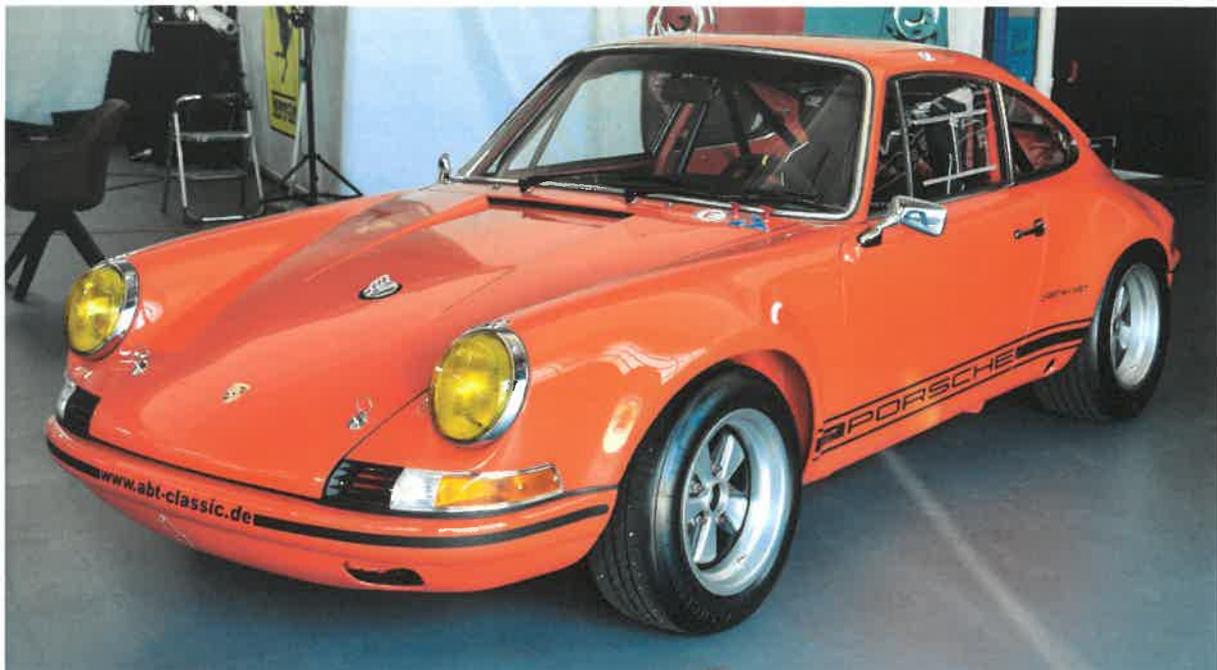
Sachverständigenbüro Eschenbach
Thomas Eschenbach
Agnes-Bernauer-Str. 94
80687 München
Telefon: 089 589 585 00
Fax: 089 589 585 00
E-Mail: info@kfz-buero.de

THOMAS ESCHENBACH
DIP.L.M.G./FH
unabhängiger Kfz-Sachverständiger

Protokoll #	Kennzeichen	FIN	Marke und Modell	Datum	Seite
556	-	119301010	Porsche 911 ST-Clune	30.06.2022	1

Prüfer	Kommentar
Thomas Eschenbach	Besichtigung am 30.06.2022, 87439 Kempten

Max Messwert (µm)	Min Messwert (µm)	Gesamtdurchschnitt (µm)
4372,0	246,0	900,0



µm	Seitent eil HR	Tuer rechts	Tuer links	Seitent eil HL	Dach
Avg	1140,0	414,3	547,5	1949,5	446,5
Min	423,0	246,0	255,0	540,0	250,0
Max	1826,0	713,0	818,0	4372,0	616,0
01	1826	438	340	1179	616
02	1139	246	255	4372	509
03	854	372	472	540	250
04	1775	713	818	2403	516
05	823	366	622	1182	500
06	423	351	778	2021	288

Blaue und fette Werte: NFe, schwarze Werte: Fe