

CLASSIC DRIVER

Porsche 911 ST by PS Automobile: Bel Air



Kein anderer Sportwagen kennt so viele Varianten wie das Urmeter aus Zuffenhausen, der Porsche 911. Jetzt schickt PS Automobile aus Lippstadt eine weitere Interpretation des Luftgekühlten ins Rennen - den Porsche 911 ST by PS Automobile. Die Philosophie: schönste Form und beste Technik.

Dirk Sadlowski, Gründer und Inhaber der PS Automobile GmbH aus Lippstadt, bringt die Philosophie des neuen Projekts auf den Punkt: „Wir nehmen von der Porsche-Technik aus den unterschiedlichen klassischen Baureihen das jeweils Beste und bringen es in die schönste Form: Das Ergebnis ist unsere zeitgemäße Interpretation des Porsche 911 ST.“ Und die kann sich sehen lassen. Auf der 24. Techno Classica in Essen präsentierte PS Automobile das One-Off-Car in zeitlosem Schiefergrau. Um es gleich vorweg zu nehmen: Das Auto wirkt überzeugend stimmig, ist jedoch bereits verkauft.

Die gute Nachricht lautet allerdings: Eine Kleinserie ist geplant. Und der prognostizieren wir Erfolg. Denn der 911 ST by PS Automobile überzeugt. Durch seinen Look, durch seine Machart und noch mehr durch die Philosophie, die tatsächlich einem „blending of the best“ sehr nahe kommt. So erinnert das Fahrzeug durchaus an den hochwertigen [Singer 911](#) aus Kalifornien. Die Lippstädter Porsche-Freunde indes haben sich in ihrer Interpretation noch enger an die einzelnen Baureihen gehalten. Und exakt das macht diesen Elfer interessant.





Was also bietet der neu geschaffene 911 ST? Die technische Basis des Sportwagens bildet ein Spender aus der [Baureihe 964](#). Dies war das vorletzte luftgekühlte Modell des 911. Das Spenderfahrzeug wird von PS Automobile komplett zerlegt und dann neu aufgebaut. Beim Exterieur des neuen 911 ST fällt sofort die klassische Front ins Auge. Hier sind die Stoßfänger des 911 ST aus dem Modelljahr 1971 verbaut. Optional sind auch Fänger mit kleinerer Spoilerkante aus dem Modelljahr 1972/73 erhältlich. PS tauscht die vorderen Kotflügel gegen solche aus GFK entsprechend des Modelljahrs 1970/71 aus. Diese sind leicht ausgestellt. Auch die vorderen Blinker werden getauscht, zudem kommen typische Chromhupengitter zum Einsatz. Die Fronthaube ist ebenfalls auf GFK gemäß dem ST-Vorbild gefertigt. Verbaut werden zwei H4-Hauptscheinwerfer mit Chromrand - entsprechend dem 911-E-Modell aus 1970/71. In der Frontschürze sind passende Nebelscheinwerfer eingefügt.





Die Frontscheibe wird gegen eine solche mit Gummidichtung inklusive passendem Chrom-Zierrand getauscht. Die Seiten- und hinteren Dreiecksfenster erhalten polierte Aluminiumrahmen analog der E-Modelle. Der gesamte Heckbereich erhält den klassischen Look: Die hinteren Stahlkotflügel werden verbreitert, eine GFK-Stoßstange fügt sich am Heck ein. Dazu gibt es Chromhörner mit Gummidämpfern und Chrom umrandeten Heckleuchten. Darüber zierte ein klassisches Lüftungsgitter aus Aluminium das Heck. Der Porsche-Schriftzug, die 911-Ziffernkombination und die ST-Insigien werden stilecht in Gold appliziert. An den Flanken kommen nun Chromtürklinen, originale frühe Außenspiegel und modifizierte untere Außenschweller zum Einsatz. Bei den Farben haben Kunden unter anderem die Auswahl zwischen den klassischen Porsche-Farbtönen: neben dem eleganten Schiefergrau etwa Irischgrün, Blutorange, Grand Prix Weiß oder auch Albertblau.





Das alles wirkt im Ergebnis sehr stimmig. Noch schmackhafter wird der luftgekühlte Cocktail mit den technischen Komponenten. Beim Motor bietet PS zwei Ausbaustufen. In der ersten Stufe kommt der jetzt gut 300 PS starke Motor aus dem 964 zum Einsatz. Dieser ist komplett revidiert, weist etwa polierte Ein- und Auslasskanäle, Luftmassenmesser aus dem Motorsport, verbesserte Kennfelder und einen kernigeren Abgassound auf. Noch potenter ist die auf 3,8 Liter aufgebohrte Motor-Variante, die rund 370 PS leistet: Zylinderköpfe vom 964 RSR, größere Ventile, Umbau der Einspritzanlage auf Einzeldrosselklappensteuerung und eine zweiflutige Abgasanlage mit Fächerkrümmer rüsten den 911 richtig auf. Beim Fahrwerk tauscht Sadlowski und sein Team die Federelemente gegen kürzere und straffere Federn. Die Stoßdämpfer sind ebenfalls optimiert. Die Bremsanlage wird komplett revidiert. Bei den Felgen gilt: Zeigt her die Füchse. Und zwar in 16 Zoll. So mag man es: eloxierter Außenrand, schwarz mattes Felgenbett und silberlackierter Felgenstern.

Innen ist alles sportlich: Die Türverkleidungen sind entsprechend der 911-ST-Modelle leicht gemacht. Originaler 911-S-Teppich, weniger Dämmmaterial, verchromte Türgriffe aus der E-Serie, Sportsitze, Typ 911 S, aus Kunstleder mit Pepita Bezug innen, zitieren den Zeitgeist. Die Fondsitzeanlage ist rückgerüstet. Der Schalthebel ist gegen den eines S-Modells getauscht. Ein historisches Radio, Marke Becker, mit iPod-Anschluss und Lautsprecher in den Seitentüren, ist da schon fast selbstverständlich. Die Optionsliste ermöglicht noch zahlreiche Upgrades wie Sportreifen, Überrollkäfig, Sportfahrwerk, Sperrdifferential, Bremsen vom Turbo, tief geschüsseltes Sportlenkrad mit entsprechender Sitzanlage und noch einiges mehr. So lässt sich der ohnehin schon besondere 911 komplett individualisieren.



Alle aufgeführten Maßnahmen führen zu einer Gewichtsreduzierung von rund 170 Kilogramm. Das Gesamtgewicht des Fahrzeugs sinkt damit auf nur noch 1.230 Kilogramm. Ein wahlweise erhältliches Schiebedach, ABS-Bremssystem, Klimaanlage und Servolenkung erhöhen Komfort und Sicherheit. „Uns war es wichtig, einen klassisch schönen und doch voll alltagstauglichen Elfer zu schaffen“, erklärt Dirk Sadlowski.

Der Porsche 911 ST by PS Automobiles wird auf Wunsch gefertigt. Der Kaufpreis beträgt inklusive Mehrwertsteuer 136.850,- Euro. Lesen Sie demnächst auf Classic Driver einen ersten Fahrbericht über eine der schönsten Interpretationen des luftgekühlten Porsche 911.

Mehr Informationen unter psautomobile.de.

Text: [Mathias Paulokat](#)

Fotos: PS Automobile GmbH

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/porsche-911-st-ps-automobile-bel-air>
© Classic Driver. All rights reserved.