



Verkaufsdokumentation

A dark blue silhouette of a Porsche 924 Carrera GT sports car is shown in profile, facing right. The car's sleek, aerodynamic design is highlighted by the white text overlaid on its side.

**PORSCHE 924 Carrera GT**

\*WP0ZZZ93ZBN

## Inhalt

Die Philosophie von autohauser classics .....	4
Baujahr 1980 - 85705 km .....	7
Technische Daten .....	8
Die erste Besitzerin war eine «Speedqueen» .....	14
Warum es den Porsche 924 Carrera GT gibt .....	20
Homologationsmodell für Rennsportversionen .....	24

1700147\*

Technische Besonderheiten .....	27
Ein gut dokumentiertes Fahrzeug .....	30
Wieso ein klassisches Fahrzeug kaufen? .....	32
Unsere speziellen Dienstleistungen für Sie .....	37
Viel Spass mit dem Porsche 924 Carrera GT! .....	38
Positiv überrascht vom Porsche 924 Carrera GT .....	40

# Die Philosophie von autohauser classics

---

Bei uns als Carrosserie-Spezialisten klingeln die Alarmglocken, wenn von «restaurierten Youngtimern» die Rede ist. Einen Youngtimer zu restaurieren - und wir meinen eine richtige Restaurierung und keine Notreparatur - macht in aller Regel aus finanzieller Sicht keinen Sinn. Die Marktpreise der allermeisten Youngtimer sind zu tief, als dass sich eine Restaurierung rechnen würde. Wenn eine Privatperson ihren Youngtimer von Grund auf restaurieren will und so ein Mehrfaches des Marktwertes investiert, so ist das die Ausnahme.

Die Klassiker in unserem Angebot sind meist nicht restauriert. Das heisst aber keineswegs, dass sie eine Restaurierung nötig haben. autohauser<sup>(R)</sup> classics handelt nur Fahrzeuge, deren Karosserie und Lack sich dem Alter des Fahrzeuges entsprechend in einem Topzustand präsentieren. Dasselbe gilt natürlich für die Mechanik unserer Fahrzeuge.

Zudem sind wir bestrebt, die Geschichte unserer Fahrzeuge zu kennen. Das heisst, wir recherchieren die Anzahl Handänderungen und haben nur Fahrzeuge im Angebot, deren Kilometerleistung sich anhand von Belegen über Wartungs- und Reparaturarbeiten nachvollziehen lässt.

[www.autohauser-classics.ch](http://www.autohauser-classics.ch)



www.autohauser-classics.ch/de/klassische-autos/traumauto

Info@autohauser.ch | +41 62 789 33 30

h autohauser®

h unfallreparatur

h autobeschriftung

h classiccars



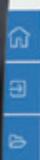
Mehrwerte

Traumauto kaufen

Auto verkaufen



Suche



### Unsere aktuellen Angebote

Wir zeigen Interessierten unsere Autos gern. Das geht aber nur mit Voranmeldung. Was hingegen nicht geht, sind telefonische Anfragen bei autohauser® nach dem „Jetzten Preis“ eines bestimmten Fahrzeuges.

Telefonnummer für Besichtigungsanfragen: +41 62 789 33 30 (Thomas Hauser verlangen).

Kontakt



**PORSCHE 924 Carrera GT**

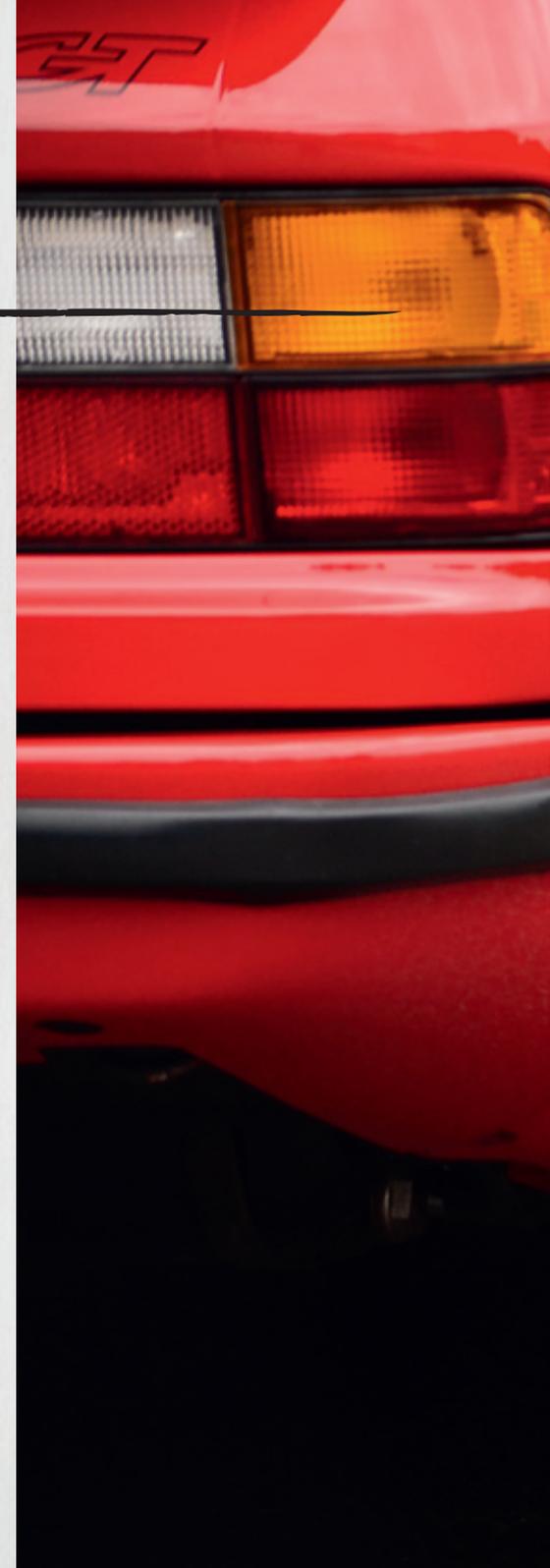


Baujahr 1980 - 85705 km

# Technische Daten

---

Inverkehrsetzung ..... 21. 11. 1980  
Chassis-Nr ..... WPO ZZZ 93Z BN 700147  
Stamm-Nr ..... 901.57.206  
Typenschein ..... 0637 51  
Km-Stand ..... 85'705  
Motor ..... 4 Zylinder in Reihe, Turbolader  
Hubraum ..... 1984 ccm  
Leistung ..... 210 PS bei 6000/min  
Drehmoment ..... 280 Nm bei 3500/min  
Gemischaufbereitung ..... Bosch K-Jetronic  
Kraftübertragung ..... 5-Gang-Handschaltung  
Antrieb ..... Transaxle  
Vmax ..... 241 km/h  
0-100 km/h ..... 6,8 s  
Leergewicht ..... 1180 kg  
Bremsen ..... Scheiben vorne u. hinten  
Bereifung ..... 205x55-16/225x50-16  
MFK ..... Veteraneneintrag  
FIVA-ID-Card ..... ja  
Vorbesitzer ..... 3













# Die erste Besitzerin war eine «Speedqueen»

---

Die Erstbesitzerin des Porsche 924 Carrera GT von autohauser classics war die Schweizerin Marie-Louise Mermod. Sie hat den Sportwagen 1980 zum schon damals stolzen Preis von 63000.- Franken bei der Garage Haberthür in Lausanne gekauft. Teuerungsbereinigt entspräche das heute einem Preis von 114000.- Franken. Die Seltenheit (eines von 400 Fahrzeugen!) kam bei Madame in die richtigen Hände. Marie-Louise Mermod liebte es schnell und zeigte auch als Rennfahrerin Talent. So schaffte sie es z.B. auch in Jean François Bouzanget's Chronik von 2009 mit dem Titel «Fast Ladies: Female Racing Drivers 1888-1970». Dass Marie-Louise Mermod mehr als bloss schnell geradeaus fahren konnte, beweist ein Foto in besagtem Buch, das sie anlässlich der «Geneva Rallye» am Steuer des Alfa Giulia TI Super von André Wicky zeigt (Bild rechts). Der Lausanner André Wicky war in den Sechzigerjahren einer der bekanntesten Schweizer Rennfahrer und später auch Rennstallbesitzer. Einer wie Wicky hätte eine Perle wie einen Alfa TI Super wohl kaum Marie-

Louise Mermod für eine Rallye-Teilnahme anvertraut, wenn er nicht von deren rennfahrerischen Fähigkeiten überzeugt gewesen wäre. Leider können beide nicht mehr erzählen, wie das damals genau war.

André Wicky verstarb 2016, Marie-Louise Mermod bereits 1991, im Alter von erst 55 Jahren. Dafür erinnert sich ihr damaliger Ehemann Christian Stauber umso besser an die zügige Fahrweise seiner verstorbenen Ehefrau. Auch Christian Stauber hat als gelernter Automechaniker eine gewisse Menge Benzin im Blut und ist entzückt, als wir ihn mit dem 924 Carrera GT an seinem Wohnort in Les Mosses besuchen. Er erkennt den Wagen spätestens definitiv an den leichten Kratzern unten am Ölkühler. «Das sind Spuren der ersten Rallye-Erfahrungen meiner damaligen Ehefrau mit diesem Auto», erzählt er grinsend. Und er vertraut uns auch an, dass er hin und wieder neben seiner Frau im 924 Carrera GT gesessen sei, als die den Flitzer von Aigle hinauf nach Les Mosses bis auf Tempo 180 km/h

Marie-Louise Mermod (am Steuer) mit Louissette Texier am Geneva Rallye im Alfa Giulia  
TI Super von André Wicky.

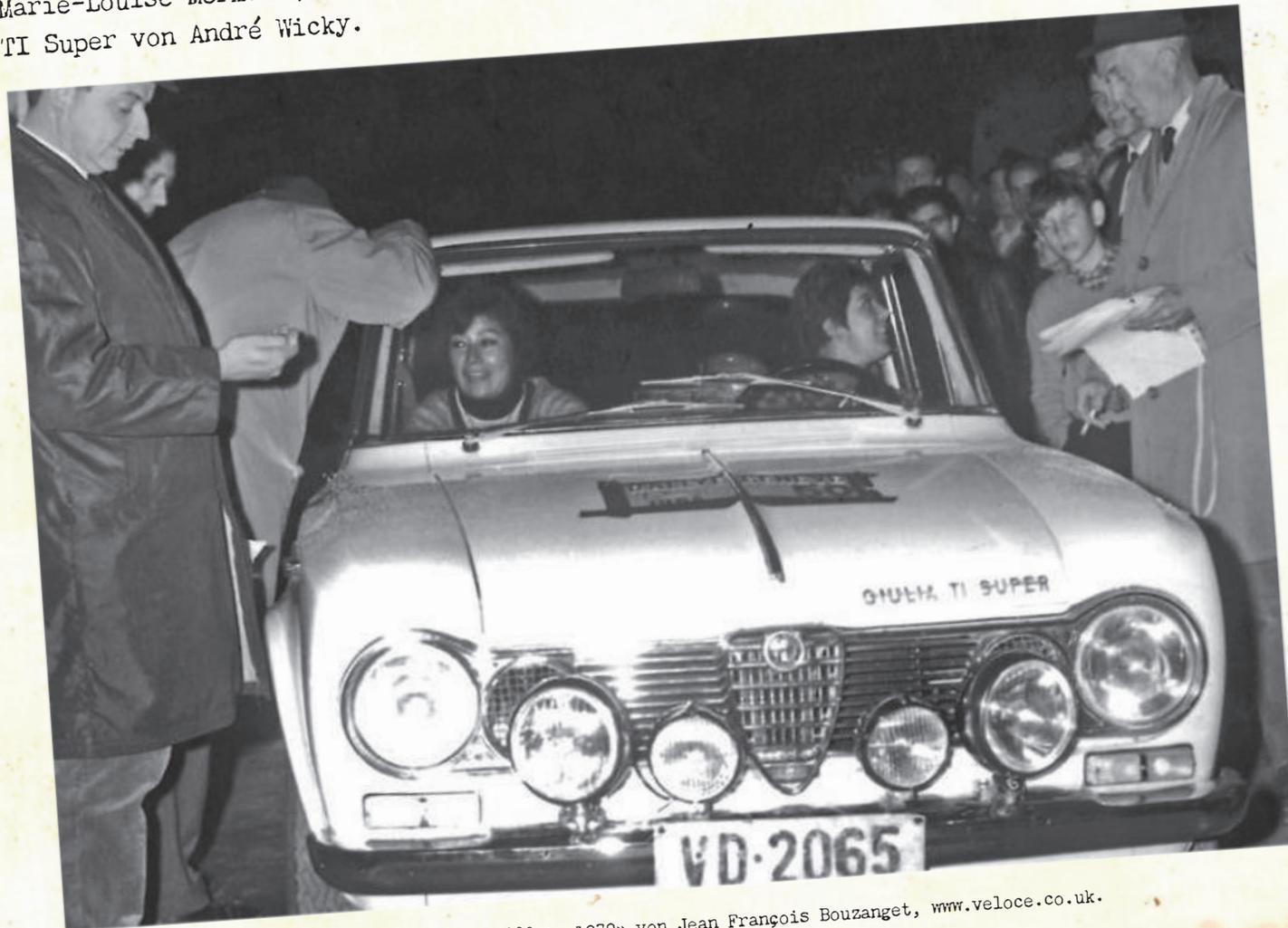


Bild: «Fast Ladies: Female Racing Drivers 1888 to 1979» von Jean François Bouzanget, [www.veloce.co.uk](http://www.veloce.co.uk).

gebracht haben soll. Allerdings nur nachts, um niemanden zu gefährden. Auch wir haben Les Mosses von der Aigle-Seite her erreicht, und es ist uns als Nichtrennfahrer ein Rätsel, wo und wie man auf der Strecke Tempo 180 erreichen kann - und dann erst noch nachts.

Christian Stauber (rechts) erzählt, dass Marie-Louise, die von ihren Freunden «Poupette» (Püppchen) genannt wurde, vor allem in Frankreich rennfahrerisch unterwegs war. Dies oft mit einem Jaguar Mk II aber auch etwa in einem Porsche 911. Mit dem 924 Carrera GT habe sie vorwiegend Rallyes in der Schweiz absolviert.

Wer Marie-Louise Mermod googelt, findet einige Hinweise im Netz zu ihrer rennfahrerischen Karriere. So hat sie in den Sechzigerjahren einige Male zusammen mit der Französin Louisette Texier an der Tour de France für Automobile teilgenommen. Das war ein Mehretappenrennen durch Frankreich und Italien. 1964 erreichten die beiden «Speedqueens» in einem Jaguar 3.8 Mk II in der Tourenwagenklasse den sechsten Gesamtrang und gewannen die Damenwertung. Das Rennen 1964 umfasste 10 Etappen und galt als Wertungslauf der Sportwagen-Weltmeisterschaft. Gemeldet waren 136 Teams, ins Ziel schafften es 36. Dabei belegten Texier/Mermod im Overall-Klassament (GT- und Tourenwagenklasse) den beachtlichen 17. Rang und liessen dabei auch einige Teams aus der GT-Klasse hinter sich.

Die Tour de France der Automobile war kein Hauseckenrennen. Das beweisen ganz grosse Namen im Teilnehmerfeld 1964 wie etwa Jo Siffert (Ferrari 250 GTO/64), Herbert Müller (Porsche 904 GTS), Rauno Aaltonen sowie Timo Mäkinen (beide Austin Mini Cooper S).

(Rangliste der Tour de France für Automobile 1964 siehe rechts)



Pos.	Klasse	Nr.	Team	Fahrer	Fahrzeug
1	GT 3.0	172	Ecurie Francorchamps	Lucien Bianchi Georges Berger	Ferrari 250 GTO
2	GT 3.0	168	Ferrari	Jean Guichet Michel de Bourbon-Parma	Ferrari 250 GTO
3	GT 2.0	160	Claude Storez	Robert Buchet Herbert Linge	Porsche 904 GTS
4	GT 2.0	159	Porsche Systems	Günter Klass Rolf Wütherich	Porsche 904 GTS
5	GT 2.0	158	Porsche France	Christian Poirot Claude Marbaque	Porsche 904 GTS
6	GT 2.0	157	Mille Miglia	Edmond Meert Wim de Jonghe	Porsche 904 GTS
7	GT 1.6	150	Mediterranee	Jean Rolland Gabriel Augias	Alfa Romeo Giulia TZ
8	T + 3.0	83	Alan Mann Racing	Peter Procter Andrew Cowan	Ford Mustang
9	T + 3.0	85	Alan Mann Racing	Peter Harper David Pollard	Ford Mustang
10	T + 3.0	75	AGACI	Bernard Consten Claude Le Guezec	Jaguar 3.8 Mk 2
11	T 1.6	38	Ford	Vic Elford David Seigle-Morris	Ford Cortina Lotus
12	T 1.6	40	Autodelta	Fernand Masoero Jean Maurin	Alfa Romeo Giulia TI Super
13	GT 3.0	175	Ecurie Francorchamps	Claude Dubois Philippe de Montaigu	Ferrari 250 GTO
14	GT 3.0	170	AGACI	Annie Soisbault Nicole Roue	Ferrari 250 GTO 64
15	GT 1.3	131	Standard-Triumph	Rob Slotemaker Terry Hunter	Triumph Spitfire
16	GT 1.6	141	Armagnac	Pierre Gelé Franck Lamarque	Lotus Elan
17	T + 3.0	79	PIF	Louissette Texier Marie-Louise Mermod	Jaguar 3.8 Mk 2
18	T 1.6	46	PIF	Louis Chardin Bernard Pasquier	Alfa Romeo Giulia TI Super

18	T 1.6	46	PIF	Louis Chardin Bernard Pasquier	Alfa Romeo Giulia TI Super
19	T 1.6	53	Le Mans	Gérard Sevaux Mendola	Alfa Romeo Giulia TI Super
20	T 2.0	62	Lorraine	Hugues Hazard Andre Bouly	Lancia Flavia Zagato
21	GT 1.3	125	Alpine	Jacques Cheinisse Claude Leblond	Alpine A110
22	T 2.0	56	Ecurie Francorchamps	Jacques Patte Francis Charlier	Volvo 122S
23	T 3.0	71	Violette Pyrenees	Guy Clarou Madeleine Couzy	Alfa Romeo 2600
24	GT 3.0	167	Charly Müller	Charly Müller Heini Walter	Ferrari 250 GT Lusso
25	T 2.0	67	PIF	Guy Verrier Lucien Pentier	Citroën DS19
26	T 1.3	31	BMC	John Michael Wadsworth Johnstone Syer	Austin Mini-Cooper S
27	T 2.0	54	SCAN	Maurice van der Bruwaene Michel Boucher	Volvo 122S
28	T 1.0	20	BMC	Pauline Mayman Valerie Domleo	Austin Mini-Cooper S
29	T + 3.0	78	Claude Storez	Robert Dutoit Jacques Morel	Jaguar 3.8 Mk 2
30	T 1.3	29	Violette Pyrenees	Michel Castaing Jacques Chambon	Austin Mini-Cooper S
31	T 1.0	7	PIF	Pierre Lelong Raymond Hibon	Panhard 24CT
32	T 2.0	57	Armagnac	Bernard Le Pelletier Philippe Gardinier	Volvo 122S
33	GT 1.0	103	AGACI	Claude Levasseur Jean-Marie Sachet	Alpine A108
34	GT 1.0	111	AGACI	José Behra Pierre Landereau	NSU Prinz
35	GT 1.0	117	AGACI	Branko Stoikovitch Jean-Jacques Eisenbach	Alpine A108
36	GT 1.0	109	CSAN	Robert Yscharde Christian Cuttica	NSU Prinz

Dass der in dieser Verkaufsdokumentation präsentierte Porsche 924 Carrera GT sich noch in der Schweiz befindet, ist übrigens einem Husarenstück von Christian Stauber im Jahr 1988 zu verdanken. «Drei Belgier wollten das Auto quasi vor meiner Haustüre stehlen und hatten schon den Motor zum Laufen gebracht. Sie scheiterten aber zum Glück am Lenkradschloss. Ich habe mein Gewehr geholt und habe es dem einen, der schon drin sass, in die Rippen gedrückt und gesagt, er solle das schön bleiben lassen», erzählt Stauber.

Heute mag es der 61-Jährige etwas ruhiger. Zusammen mit seiner zweiten Ehefrau Sonja führt er in Les Mosses das Restaurant «Au Cosmos». Den 924 Carrera GT hat er 1995 an einen jungen Mann nach Genf verkauft. «Ich habe den Erlös aus dem Verkauf in eine Eigentumswohnung investiert», sagt er fast entschuldigend.





1000 03  
FAP



Petite restauration	
Wurstschma	12
Hamburger	4.50
Cheesburger	5
Crêpe Monsieur	5.50
Donut	1
Boisson	2

Le Cosmos  
PETITE  
RESTAURATION  
Coca-Cola  
NOUVEAU  
Coca-Cola

AG-10438-U

# Warum es den Porsche 924 Carrera GT gibt

---

Porsche musste sich die Akzeptanz des Porsche 924 als Sportwagen in der Käuferschaft im wahrsten Sinne des Wortes hart erkämpfen. Zwar verkaufte sich das erste Auto von Porsche mit wassergekühltem Frontmotor zeitlebens nicht schlecht, aber in gewissen Kreisen wurde das Auto nicht als «richtiger» Porsche anerkannt. Auch nicht gerade hilfreich war wohl eine Aussage des damaligen Porsche-Chefs anlässlich der Lancierung des 924 im Jahr 1976. Der Vorstandsvorsitzende Ernst Fuhrmann soll das neue Modell mit den Worten angekündigt haben: «Da haben wir wieder mal was für junge Leute und die Damen.»

Auch der 1979 eingeführte Porsche 924 Turbo, der die Leistung des Reihenvierzylinders von 125 auf 170 PS steigerte, haute Porsche-Fans nicht vom Hocker. Dann halt auf die harte Tour, sagte man sich bei Porsche, und entwickelte 1980 auf der Basis des 924 Turbo einen Rennwagen, der seine Feuertaufe am 24-Stunden-Rennen in Le Mans zu bestehen hatte.

Porsche 924 Carrera GT,  
gefahren bei den 24  
Stunden von Le Mans 1981  
von Jürgen Barth und  
Walter Röhrl.





405 Porsche 924 GTP Le Mans

Year	1986
Engine	2.0 L, 180 hp
Transmission	5-speed manual
Weight	1,100 kg
Top Speed	200 km/h
0-100 km/h	7.5 s

The Porsche 924 GTP was the first Porsche to compete in the Le Mans 24-hour race. It was driven by Jürgen Barth and Wolfgang Röhrl, who finished 10th overall. The car was built by Porsche Engineering and is now part of the Porsche Museum collection.

Bild: By Morio - [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Porsche\\_924\\_GTP\\_Le\\_Mans.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Porsche_924_GTP_Le_Mans.jpg)





Der Porsche 924 Carrera GTP etablierte sich gleich mitten in der Elite der reinrassigen Rennwagen und hochgezüchteten Prototypen. Die drei Boliden, die Porsche ins Rennen schickte, fuhren auf die Plätze 6, 12 und 13 und liessen im Gesamtklassement damit einige sogenannte «echte» Porsches hinter sich. Der 320 PS starke Turbo-Vierzylinder des GTP beschleunigte den Boliden in weniger als 5 Sekunden von 0 auf 100. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 290 km/h.

Die Le Mans-Resultate galten als Sensation und brachten dem 924 unter den Sportwagen-Enthusiasten viel Respekt ein. Neben dem Porsche 924 Carrera GTP - gebaut in sechs Exemplaren - entstanden innert kurzer Zeit weitere reinrassige Sportler auf 924-er Basis, die in den Achtzigerjahren auf Rennstrecken und bei Rallyes für Furore und Erfolge sorgten: 44 x Porsche 924 Carrera GTS (245 PS/0-100 in 6,2 s/Vmax = 250 km/h), 15 x Porsche 924 Carrera GTS CS (280 PS/5,2 s/258 km/h), 17 x Porsche Carrera GTR (375 PS/4,7 s/298 km/h).

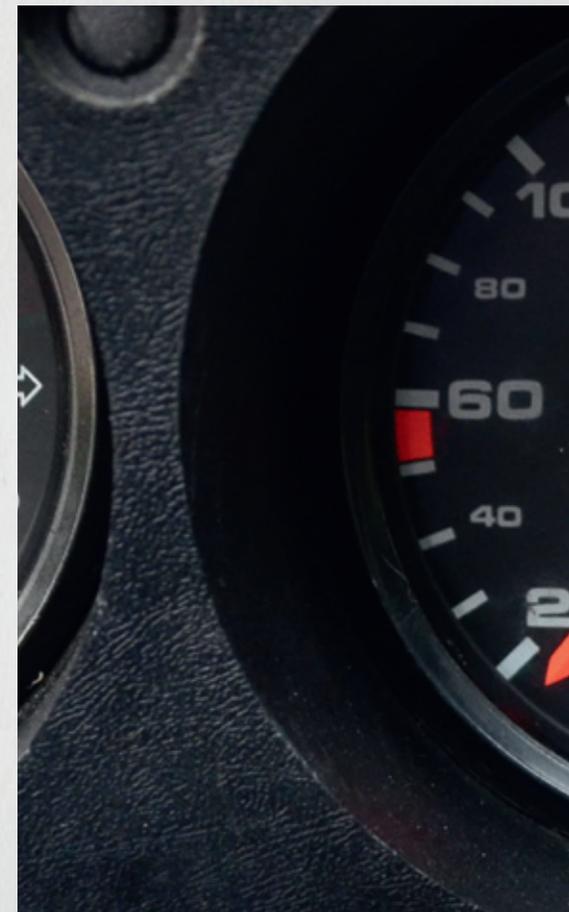
Walter Röhrl in einem 1981-er  
Porsche 924 Carrera GTS  
an der Deutschland Rallye 2008.

# Homologationsmodell für Rennsportversionen

Der Porsche 924 Carrera GT gilt als die «zivile», strassentaugliche Version der 924-er Rennsport-Entwicklungen und war gleichzeitig das Homologationsmodell. Das heisst, Porsche musste 400 Fahrzeuge mit Strassenzulassung bauen, die als technische Basis galten für die 924-er Rennsportmodelle, damit diese die Homologation für die damalige Gruppe 4 erhielten (1980). 1982 wurde die Gruppe 4 zur Gruppe B, und es waren nur noch 200 strassentaugliche Fahrzeuge für die Zulassung eines Rennwagens in der Gruppe B gefragt.

Porsche baute insgesamt 406 Porsche 924 Carrera GT. Sechs davon waren Prototypen. Von den Fahrzeugen, die auf die Strasse gelangten, waren 200 für den deutschen Markt bestimmt, 75 waren rechtsgelenkt, 125 Fahrzeuge gingen in die restlichen Märkte.

Das in dieser Broschüre präsentierte Auto ist die Nummer 147 und wurde 1980 von der AMAG in der Schweiz ausgeliefert.



22293ZBN700147\*





# Technische Besonderheiten

---

Technisch basiert der 924 Carrera GT auf dem 924 Turbo. Die Entwickler trimmten den Motor aber gründlich in Richtung Leistung. Der Reihenvierzylinder erhielt leichtere, geschmiedete Kolben, eine gehärtete Kurbelwelle und einen überarbeiteten Zylinderkopf für die Erhöhung der Verdichtung von 7,5:1 auf 8,5:1. Weiter leistet der Turbolader um 50% mehr Druck als der des 924 Turbo, und er erhielt einen Ladeluftkühler. Die Motorsteuerung übernimmt beim Carrera GT eine Hartig-Zündung, die auch mehr Leistung bringt.

Weitere Optimierungen betreffen das Gewicht und die Aerodynamik. So besitzt der 924 Carrera GT eine leichte Sportauspuffanlage und serienmässig weder Klima, Sonnendach, elektrische Fensterheber, noch einen Heckscheibenwischer. Die Kotflügelverbreiterungen hinten und die Kotflügel vorne sind aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK). Die vorderen Kotflügel sind harmonisch in die Karosserielinie eingefügt, die hinteren aufgesetzt. Dabei künden diese Verbreiterungen bereits die Karosserieform des Nachfolgemodells 944 an. Ebenfalls aus GFK sind die Lufthutze auf der Motorhaube, die Frontschürze und die Seitenschweller. Die Windschutzscheibe ist bündig mit dem Scheibenrahmen verklebt, um den cw-Wert von 0,34 trotz Kotflügelverbreiterungen beibehalten zu können.





# Ein gut dokumentiertes Fahrzeug

---

Unser Porsche 924 Carrera GT weist eine lückenlose Historie auf:

1981-1995: Marie-Louise Mermod, resp. ab 1991  
ihr Mann Christian Stauber, 1862 Les  
Mosses/CH  
1995-2013: S.B., 1205 Genf/CH  
2013-2017: M.T., 4057 Basel/CH  
Ab 2017: Jakob Hauser AG, 4800 Zofingen/CH

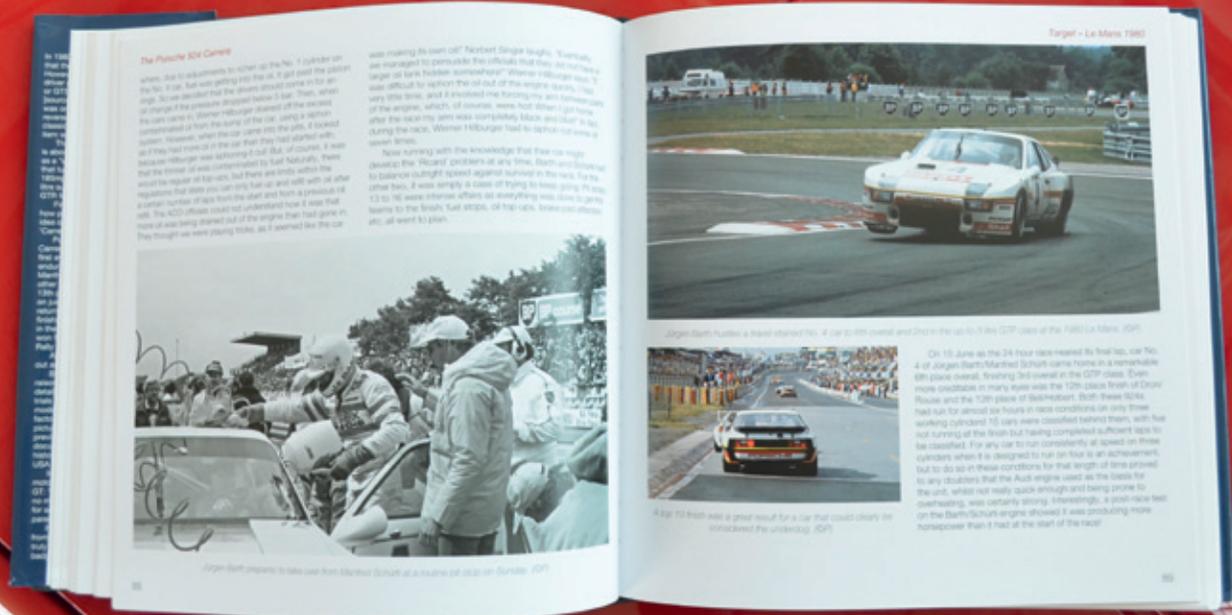
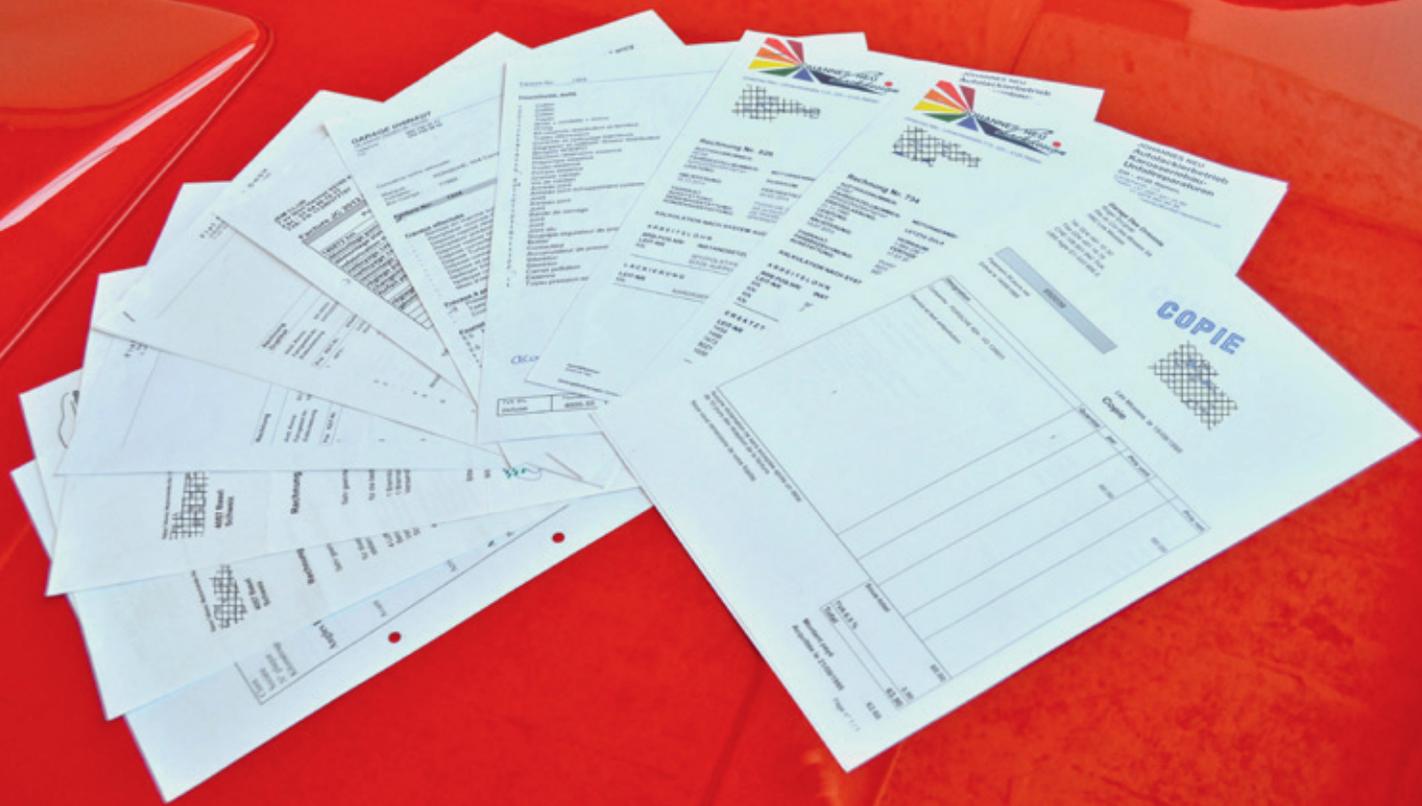
Das Fahrzeug kommt mit Serviceheft sowie zahlreichen Rechnungsbelgen von kleineren und grösseren Servicearbeiten und Reparaturen. Die Belege dokumentieren Unterhaltsarbeiten im Gesamtwert von über 27000.- Franken. Die jüngsten Arbeiten betreffen die Revision des Turboladers und den Ersatz der Wasserpumpe sowie des Zahriemens.

Der Porsche befindet sich zu 100% in originalem Sammlerzustand. Das Armaturenbrett ist rissfrei, und die originalen Porsche-Luftführungen zur optimalen Brems-

kühlung sind vorhanden, was bei anderen Fahrzeugen selten der Fall ist.

Zum Fahrzeug gehört auch das in einer limitierten Auflage von 1500 Exemplaren erschienene Buch «The Porsche 924 Carrera - Evolution to Excellence» aus dem Veloce-Verlag ([www.veloce.co.uk](http://www.veloce.co.uk)). Es beschreibt auf 314 Seiten detailliert und reich illustriert die komplette Geschichte des Porsche 924 Carrera GT: Entwicklung, Technik, Rennversionen, Rennerfolge, Stimmen von bekannten Piloten und vieles mehr.





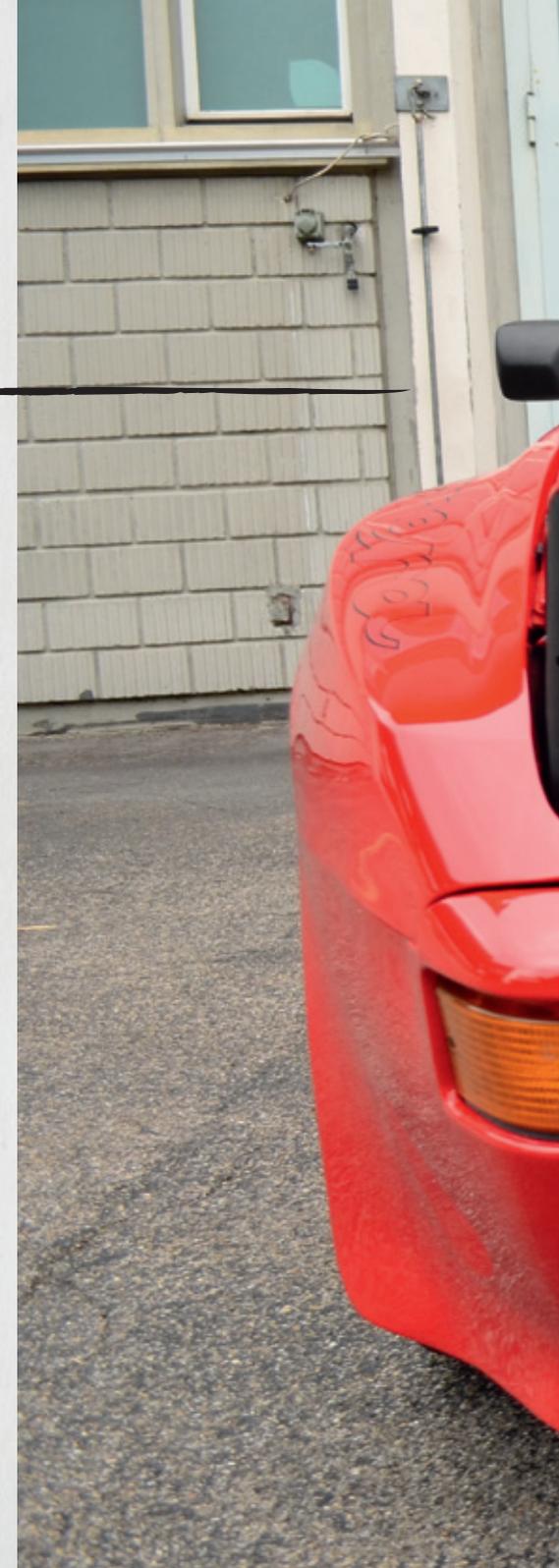
# Wieso ein klassisches Fahrzeug kaufen?

---

Aufgrund der tiefen Zinssituation bei den Banken interessieren sich immer mehr Personen für ein klassisches Fahrzeug mit dem Potenzial zur Wertsteigerung als Anlageoption. Ist der Klassiker kein Vorkriegsvehikel, sondern liegt altersmässig eher in der Nähe eines Youngtimers - also z.B. ein 25-, 30-jähriges Auto - so erfreuen Sie sich bei guter Wartung an einem alltagstauglichen Oldtimer, mit dem Sie jederzeit entspannt von A nach B fahren können.

Hat das Auto im Fahrzeugausweis den Eintrag «Veteranenfahrzeug», muss es nur alle sechs Jahre erneut vorgeführt werden. Diesen Veteranenstatus können Fahrzeuge erlangen, die sich in gepflegtem Originalzustand befinden (oder mit zeitgemäsem Zubehör getunt sind). Die Einschränkung ist die, dass in dieser Zeit nicht mehr als 18'000 km gefahren werden sollten. Die gefahrenen Kilometer an speziellen Rallyes und anderen organisierten Events zählen dabei in den meisten Kantonen nicht dazu und dürfen darüber hinaus auf den Zähler kommen.

Vom Veteranenstatus eines Klassikers sollten Sie sich aber beim Kauf nicht blenden lassen. Ist das Prüfdatum des Autos schon ein paar Jahre her, kann mit dem Fahrzeug in der Zeit einiges passiert sein. Es ist keineswegs gesichert, dass beim nächsten Vorführtermin der Veteranenstatus automatisch





erneuert wird. Die Anforderungen dafür sind bei den Strassenverkehrsämtern massiv gestiegen.

Unser Tipp: Verlangen Sie beim Kauf eines klassischen Fahrzeuges mit älterem Veteraneneintrag vom Verkäufer immer eine Neuprüfung des Fahrzeuges mit neuem Veteraneneintrag im Fahrzeugausweis.

## Die Fiva ID-Card

Für sehr rare und spezielle klassische Fahrzeuge beantragen wir bei der Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) oft eine Fiva-ID Card zur Dokumentation der Authentizität des Fahrzeuges.

So auch für unseren Porsche 924 Carrera GT.

Für viele interessante und auch kulturell bedeutungsvolle Rallyes und andere Events für historische Fahrzeuge ist die Fiva-ID-Card heute Voraussetzung, dass eine Teilnahme überhaupt möglich ist.



*Carrera GT*







# Unsere speziellen Dienstleistungen für Sie

---

## Veteranenfahrzeug richtig versichern

Die Kernkompetenz von autohauser ist die Instandstellung von Unfallschäden; daher kennen wir uns in diesem Markt bestens aus. Wenn Sie bei uns ein historisches Auto kaufen, erklären wir Ihnen, wie wichtig es ist, Ihren Klassiker richtig zu versichern, und zeigen Ihnen auch wie und wo das gemacht wird.

## Finanzierung

Wir ermöglichen Ihnen, ein klassisches Fahrzeug von uns mit einer Leasing-Lösung zu finanzieren. Dieses Modell kann Ihnen als Privat- oder Geschäftsperson spannende Perspektiven bieten.

## Beratung beim Kauf eines klassischen Fahrzeuges

Gerne stellen wir Ihnen unser Wissen auf dem Gebiet klassischer Fahrzeuge in Form eines kostenpflichtigen Beraterauftrages zur Verfügung. Wir können Sie bei folgenden Themen unterstützen:

- Import und Zulassung in der Schweiz
- Überprüfen von Restaurationsarbeiten
- Erstellen einer Fahrzeughistorie anhand vorhandener Belege

# Viel Spass mit dem Porsche 924 Carrera GT!

Mit unserem Porsche 924 Carrera GT stehen Ihnen alle Türen offen zu viel Spass auf vier Rädern unter Gleichgesinnten.

- Fahren Sie Oldtimerevents im In- und Ausland.
- Treten Sie als Aktivmitglied einem Porsche-Club bei.
- Fahren Sie historische Rennen, wenn Sie besondere Herausforderungen lieben. Der 924 Carrera GT ist für solche Einsätze geradezu prädestiniert. Die Fahrdynamik ist dank Transaxle-Bauweise hervorragend, und eine Leistungssteigerung wäre durch Erhöhung des Turbo-Ladedrucks problemlos machbar.

Ein Beispiel eines Erlebnisses mit dem Porsche 924 Carrera GT wollen wir ihnen auszugsweise auf den folgenden Seiten präsentieren.

ORGANISATION  
**RAID**

SWISS RALLYE  
**RAID**<sup>®</sup>  
YOUNG RAIDERS  
CHALLENGE  
— 13. & 14. Mai 2017 —



**RAID** | 21. CONCOURS  
D'ELEGANCE  
Mittwoch, 23. August 2017

**CIC** BANQUE CIC (SUISSE)

**RAID** | 3. PROLOG  
*Emil Frey*  
CLASSICS  
SAFENWIL - BASEL  
23. AUGUST 2017

**RAID**<sup>®</sup>  
**SUISSE - PARIS**  
RALLYE INTERNATIONAL  
24. - 27. AUGUST 2017

**RAID**<sup>®</sup>  
**AUTUMN DRIVE**  
18. - 22. OKTOBER 2017

15. WINTER  
**RAID**<sup>®</sup>  
RALLYE INTERNATIONAL  
17. - 20. JANUAR 2018



**RAID**<sup>®</sup>

Mit dem eigenen  
Oldtimer auf grosser  
Fahrt.

DER RAID IST EINZIGARTIG!



## News

Der 27. RAID SUISSE-PARIS wird auch zur kulinarischen Fahrt

Am 30. Juni ist Nennschluss!

[Weiterlesen](#) —



# Positiv überrascht vom Porsche 924 Carrera GT

---

Der Autojournalist J. Philip Rathgen war 2012 von Porsche eingeladen, auf einem Porsche-Museumsfahrzeug das Bergrennen in Arosa zu absolvieren. Es war ein Porsche 924 Carrera GT. Rathgens Freude hielt sich zuerst in engen Grenzen.

Dann aber schrieb er auf [www.classicdriver.com](http://www.classicdriver.com):

«Für Porsche-Puristen ist das Modell 924 ein rotes Tuch: Zu Unrecht beschimpft als «Hausfrauen-Porsche», wurde er nie richtig ernst genommen. Doch wer einmal den 924 Carrera GT auf einer gesperrten Bergstrecke bewegt hat, muss begeistert sein.»

Und seine Eindrücke unmittelbar nach dem Startschuss:

«Es dauert eine gefühlte Ewigkeit bis die 225er-Gummischlappen den richtigen Grip finden, doch dann lassen es die 210-Turbo-PS krachen. (...) Man mag es nicht glauben, aber die Strassenversion des 924 Carrera GT trägt viel mehr Erbgut seiner Rennpaten der berühmten Gruppe 4, als man denken mag.»

Bereits nach wenigen Metern muss Rathgen zugeben, dass er bezüglich des Porsche 924 bisher Vorurteilen erlegen ist, und er bescheinigt dem 924 CGT, zu den unterschätztesten Porsche-Modellen zu gehören:

«Der Porsche 924 CGT - wie ihn seine Freunde nennen - macht richtig Spass! Selten habe ich es erlebt, dass 1984 cm<sup>3</sup> Hubraum sich so agil präsentieren. Zwar muss man sich erst daran gewöhnen, dass der Atemstoss des







Turbos relativ spät einsetzt, doch wenn er kommt, drückt er den (...) nur rund 1100 Kilogramm schweren Strassenporsche mit passablem Wums nach vorne. Nach ein paar Kilometern gewöhne ich mich auch an die ungewöhnliche Schaltkulisse, bei der man den ersten Gang unten links findet. (...) Der Carrera GT arbeitet sich weiter sportlich Kurve um Kurve nach oben in Richtung Ziel. Mit jedem Streckenmeter gewinne ich an Sicherheit und kann den Spass mit dem roten Flitzer mehr und mehr geniessen. (...) Rückblickend hätte ich mir kein anderes Auto für meine persönliche Bergrennen-Premiere wünschen können.»

Den ganzen Bericht gibt's hier:

[www.classicdriver.com/de/article/porsche-924-carrera-gt-der-mit-dem-berg-kämpft](http://www.classicdriver.com/de/article/porsche-924-carrera-gt-der-mit-dem-berg-kämpft)

Mehr Bilder und weitere tolle Klassiker finden Sie auf:

[www.autohauser-classics.ch](http://www.autohauser-classics.ch)

(c) jakob hauser ag, august 2017

Diese Verkaufsdokumentation wurde aufgrund von uns zur Verfügung stehenden Informationen erstellt und dient ausschliesslich der Beschreibung des zum Verkauf stehenden Fahrzeuges. Jegliche Forderungen oder Haftungsaspekte - welcher Art auch immer -, resultierend aus allfälligen Fehlern in dieser Dokumentation, werden ausdrücklich abgelehnt.



**autohauser**

äussere luzernerstrasse 12 | 4665 oftringen

+41 62 789 33 30 | [info@autohauser.ch](mailto:info@autohauser.ch) | [www.autohauser.ch](http://www.autohauser.ch)