

RESURRECTION OF A LEGEND
AUFERSTEHUNG EINER LEGENDE

964

ST *Manufacturer*



THE ART OF CLASSIC PORSCHE | SPORTCARS | RACINGCARS | SPORTPROTOTYPES

RESURRECTION OF A LEGEND



INTRO

A PASSION FOR PORSCHE

I was born in fall of 1962 and grew up in a small town just 40 miles outside of the German industrial area called the “Ruhrgebiet “. Life was good for hard working people in those days and new opportunities came up at every corner.

Highly specialized small and midsize new companies which made German engineering so famous developed all over, and brought wealth to those “old-tech-entrepreneurs “ in such typical towns like ours.

I still remember being a 10-year-old boy, and not far from where we lived, a new interstate was built to connect the main industrial region to the Southeast of West Germany. My brother Frank being one year older, my best friend Toni and myself took our bikes and went to an interstate bridge to watch the cars running by.

For the first time in our lives, we saw such exotic cars like Jaguars, Mercedes SL’s, Ferrari’s, De Tomaso’s, and the spaceship looking Lamborghini Countach. They were driving by at speeds in excess of 140 mph. But what impressed us the most was the Porsche 911 passing right by, flat out in the left overtaking lane.

You cannot imagine what it does to a ten-year-old boy watching a BLOODORANGE Porsche 911 blasting down

the interstate, listening to this unmatched rumbling sound of the 911 flat 6 engine for the first time. Whenever we had time we went back to that bridge, laying in the grass for hours, just to see another one of these iconic Porsche’s speed by. This was my first introduction to the Porsche 911 and somehow implanted in my mind to this day.

When I grew older, I of course became interested in motorsports and began racing at the Nürburgring Nordschleife. Like most of us, I did it from scratch, the hard way, starting in the 1300 ccm class going up to 1600 ccm and 2-liter touring cars. Gaining more experience, becoming technically advanced and subsequently quicker, I finally ended up with a Porsche team.

The 911: the only car that could be abused for hours and hours on the unforgivable “GREEN HELL“ of the Nürburgring Nordschleife. It is 21.7 kilometers of the wildest race-track in the world, which seemed to comfort the almost indestructible 911.

The times of the early 911 S were over in the 80’s, but the wide body RSRs were still competitive even all the way up the 90’s.

Luckily, I was hooked up with a sponsor for the longdistance championship and did thousands of laps in a RSR, 934, and 935.

We were quite successful racing all throughout Europe, and some of the tracks do not exist anymore. We com-

peted in long distance racing from 4 to 24 hours, which were the Porsche’s “home run”.

Ok, we also received some terrible defeats as well. But keep in mind: in those days the private and the works drivers shared the same grid, respectfully fighting each other’s. I also suffered from some terrible accidents, I guess the toughest happened at Spa-Francorchamps in my beloved red 1974 RSR. The car got airborne after a hit from the side racing down “Eau Rouge“. It took my engine out on impact, the rest disintegrated more or less. In any other car of that period, I would not be sitting here today writing this little “love story “.

In my later years I did more than 15 years of vintage racing and got to drive Porsche sport prototypes. Such legendary ones as the 904, 906, 910, 908, the legendary 917 and the 935. My all-time favorite is the 911 RSR and of course the unforgettable 911 STs.

Most people do not realize that the 911 S from the late sixties, early seventies (1969 till 1972) for the first time made Porsche competitive in the GTS class for “OVER-ALL“ victories.

The real story begins with Porsche 911 customers in the mid-sixties modifying the private cars for motor racing and being successful. The factory itself had not much emphasis in production car racing. They focused on the “sport prototypes “ and international more prestigious championships, in this forever lasting competition with Ferrari.



Unnoticed to the other manufacturers, mainly the British racing community, the Porsche 911 did not feature any single particular advantage over its competitors, but the combination of all technical features put in this small GT's made it...call it part of the plan.

Now some private teams, started to widen the fenders and arches to fit wider wheels, lightened the front and rear hoods, tossed away all interior components not needed. They lightened the car wherever possible along with tuning the engine to make the 911 S a race-winner. The 911 ST was born.

Two things happened back then: first, a new GTS race car was on the grid and second, suddenly, there where private drivers being able to compete against the factory-boys!

This little 2.3 – 2.5-liter 911 suckers where able to beat such cars as 3.0-liter Ferraris, 3.8-liter Jaguars, or even 4.9-liter Mustangs, what the heck was going on?

Never again in racing developed such a tight symbiotic relationship from a sports car and them audacious spirit of its drivers. With the Porsche 911 it seems to endure forever.

Soon the Porsche factory recognized this huge marketing impact on their product and started producing a modified version of the 911 ST on their own in small numbers. Having only very few motorsports-modified Porsche 911 produced before, mainly for rallies in the mid-sixties, the

factory now started to bring a small series of works modified 911 ST's already prepared for racing.

Around 24 cars of the 2.3-liter version and ca. 14 of the 2.5-liter version, so as some additional rally- and the special prepared East African Rally-cars were built.

The cars featured, wider wheel arches and bumpers to accommodate the 7-inch wheels in front and 8-inch rims in the back, some even had 9's. Additionally, the cars were equipped with tuned engines with a high butterfly manifold, a twin spark Magneti Marelli distributor, race exhaust, ST steering wheel, ST race seat, lighter carpet, half cage, light weight front fenders so as front and rear hood and a lot further features.

In today's market you are talking about millions for such a piece of race history that made Porsche so popular all around the world.

The even higher impact was triggered by the factory, making these 911 ST kits available to the private sports car driver.

Now countless cars were converted by private individuals so as tuners like "GEORG LOOS", or even more well-known "KREMER" brothers of Cologne, they even became European Championship winner in a 911 ST driven by John Fitzpatrick.

Many years have gone by since the Porsche bug hit me and I am looking back on all sorts of different Porsche

models, race and street cars, that I was lucky enough to have driven and owned.

Now with almost 60 years of age under my belt, if you ask me which Porsche I like the most, I have to say it is this ICONIC 911 ST.

That's why we started to build my own "interpretation" some years ago and we still do it.

Dirk Sadlowski





Lothar Boschen:

THE EUROPEAN GT TROPHY

In past racing years there was never a separate international championship for Grand Touring cars carrying FIA approval. Apart from national titles GT pilots could at best amuse themselves in the European Hillclimb Championships and major rallies. In addition they could gather points towards the International Cup for GT Cars during runs for the Manufacturer's Championship.

The Porsche 911 S, Chevrolet Corvette and Ferrari Daytona gave excellent accounts of themselves, sometimes reaching excellent overall placings, in these very Manufacturer's World Championship races. For instance the Porsche 911—handled by the most varied list of drivers—contested its class in nine of ten 1969 title events booking seven wins and two seconds.

But all this couldn't satisfy the eager fans of GT vehicles in the long run. They looked for new challenges, particularly since GT cars of more than three liters were excluded from such Manufacturer's World Championships by a capacity limit. In addition there was a rule which only allowed those to start who could come within a given percentage of the best training time. This measure was instituted to avoid an overly blatant power spread between cars in a starting field. The Porsche 911 S, well below three-liter sport cars (Ferrari 312 S, Porsche 908, Alfa Romeo Tipo 33) in performance, had no chance on the so-called "fast" courses.



Its main advantage was dependability in long distance races. Particularly for Germany things seemed very grim in early 1972. For the first time they held a completely reworked title chase called the German Racing Championship. The DRS (officially responsible for German racing), the industry and motor sport press all wanted to end the maze of titles which previously applied and crown a single champion who might also enjoy international recognition at the end of the season.

So far so good, but the shock soon followed for Porsche pilots. Along with Group 2 Touring Cars (production sedans tuned to regulations based on international motor sport rules) they permitted only stock GT machines. By nature these had neither theoretical nor practical chance against the highly tweaked sedans. Thus GT pilots were eliminated from an interesting set of starts. Only halfway through the '72 season did they find a way through the homologation confusion which permitted the 911 S in its 2.5 liter racing version to take part. But by then the train had already left.

John Fitzpatrick gewann mit dem von Kremer vorbereiteten 911 in wirklich überlegener Manier die Europa GT-Trophäe 1972. Wir sehen ihn hier im Motodrom von Hockenheim beim „Preis der Nationen“

John Fitzpatrick in the Kremer-prepared 911 won the European GT Trophy for 1972 in truly overwhelming manner. Here we see him in the Hockenheim Motodrome during the Prize of Nations

John Fitzpatrick gagna d'une manière dominante le Trophée d'Europe de 1972 sur une 911 préparée par Kremer. Nous le voyons ici au motodrome de Hockenheim au «Prix des Nations»

Das 300 km-Rennen auf dem Nürburgring war 1972 der Auftakt, bei strömendem Regen. Rechts außen der schnelle Franzose Thierier auf einem Renault Alpine. Unten: Was macht denn hier ein Fremdfabrikat? Eine Chevrolet Corvette (5,7 Liter) versucht, die Porsche in Schach zu halten

It all began in 1972 with the 300 km race on Nürburg Ring, held in pouring rain. Right outside, the rapid Frenchman Thierier in a Renault Alpine. Below: What is this strange (to Europeans) beast? A Chevrolet Corvette (5.7 liters) trying to hold the Porsche in check

Le course des 300 km au Nürburgring fut, en 1972, le prélude, sous pluie diluvienne. A droite, à l'extérieur, le rapide Français Jean-Luc Thierier sur une Renault Alpine. En bas: Que fait ici une marque inconnue? Une Chevrolet Corvette (5.7 litres) s'efforce de tenir les Porsche en échec

A drop in the bucket came in happy news from the FIA at the end of 1971. Though they couldn't quite decide on a championship of its own, still they established the European GT Trophy for 1972. The winner would be determined by nine races on European tracks and after one season the FIA would decide if this couldn't become a full European GT Championship for 1973.

But news leaked out recently, when there was still one GT run to be held in 1972, that there was nothing standing in the way of a European GT Championship for 1973.

Still the 1972 GT season was sufficiently interesting to give its high points in chronological order.

The 300 km of Nürburg Ring opened this European GT Trophy chase. Exceptionally lousy weather didn't prevent all top GT drivers from showing up on a



course rated almost ideal for Porsches. Fifty-one entrants, below and above two liters, started in the first of two heats. Gérard Larrousse in his private Porsche 911 S overcame a poor starting spot—a training defect—to put himself in the lead from Claude Haldi and John Fitzpatrick, both driving 911 S Porsches, after two laps. They were followed by Frenchman Jean-Luc Thierier in an Alpine Renault who made optimum use of his rally training in the rain. Günter Steckkönig, an engineer in the Porsche test department, later passed Thierier and they finished the first run in that order.

The weather had taken its toll. Only 36 GT cars appeared for the second heat. Larrousse miscalculated in lap two, leaving the road, and Thierier followed soon after. Englishman John Fitzpatrick, driving a Porsche 911 S prepared by Autohaus Kremer of Cologne completed his bow-waved laps around the Ring in a calm, well-balanced style to finish in front of Haldi and Steckkönig.

Zu dem erfolgreichen Porsche-Piloten bei der Europa GT-Trophäe gehörten (oben mit Startnummer 12) der schnelle Jürgen Neuhaus und (unten, Nr. 54) Schickentanz – beide fahren hier Grenzwerk, und das kurveninnere Vorderrad hebt etwas ab

Among the successful Porsche pilots in the European GT Trophy chase were the rapid Jürgen Neuhaus (above with number 12) and Schickentanz (below, No. 54). Both are driving at the limit here, lifting the inside front wheel slightly

Parmi les pilotes Porsche couronnés de succès au Trophée d'Europe GT appartenaient (en haut, avec le No de départ 12) le rapide Jürgen Neuhaus et (en bas, No 54) Schickentanz – tous deux conduisant ici à la valeur limite et la roue intérieure se soulève un peu dans le virage



With the same placing score as Haldi but an overall driving time shorter by 30 seconds Fitzpatrick, known previously only to German experts, had won by a short nose.

The season was well started for Erwin Kremer, winner of the 1971 Porsche Cup and owner of the 911 S. Erwin had decided to prepare only one car, maintaining it for top drivers like Fitz and only driving himself in "emergencies" as a backup man for the number one so to speak.

Among the first ten overall in the 300 km of Nürburg Ring there were nine Porsches. The Ferrari Daytona and de Tomaso Pantera still had homologation and technical problems which kept them away from the Ring.

The Grand Prix of Paris at Montlhéry was next in the European GT Trophy series. Local

Porsche driver Claude Ballot-Lena achieved an unchallenged flag to flag victory on his home course. Fitzpatrick and Larrousse had to miss the start due to other factory obligations.

Two de Tomaso Panteras with 5.7 liter Ford V8 engines broke through the Porsche phalanx at first but only Frenchman Jacquemin could finish, second ahead of two Swiss drivers Paul Keller and Claude Haldi. Haldi in his 911 S tuned by Haberthur was particularly convincing.

An event was then held on short notice in Zandvoort to replace the Italian Imola race which was cancelled. The highly favored Ferraris and de Tomasos were again missing, as at Nürburg Ring. Among the field of Porsche 911 S cars Fitzpatrick and Jürgen Neuhaus, running in a GT trophy

race for the first time and handled by Porsche Center Nordrhein, were especially noteworthy. They dominated the field in training, ahead of Claude Haldi who had led in Trophy standings up to that point.

Despite uncertain weather at the Dutch dune track the six fastest in training started on slicks. A sudden brief shower then mixed the field completely. Fitz spun and had to let Neuhaus through to the victory. But thanks to his second overall Fitzpatrick now took over the GT Trophy lead from Haldi who had been forced out with engine trouble.

At the next run in Nivelles—a new track in Belgium—several 5.4 liter de Tomaso Panteras appeared and the car driven by Herbert Müller was equal quickest in training with the Kremer Porsche

driven by Fitzpatrick. But the Cologne mechanics had to change an engine after practice, replacing the 2.5 with a weaker 2.4.

The two Panteras (the second driven by Frenchman Jean Jacquemin) took the lead on the fast Nivelles course, staying there to the end of the 91 mile race.

Fitz, in third initially, complained of poor adhesion due to overheated tires. Swedish track specialist Bengt Ekberg fought up from seventh to third, thus showing Fitzpatrick who was having trouble controlling the car back a notch. Jürgen Neuhaus followed in the Notts-Nordrhein Porsche, a good 20 seconds further back. Haldi again had bad luck and dropped out early. Ballot-Lena, previously so well placed could only drag his sick-engined Porsche into twelfth.

AUFERSTEHUNG EINER LEGENDE



VORWORT

EINE LEIDENSCHAFT FÜR PORSCHE

Ich wurde im Herbst 1962 geboren und wuchs in einer kleinen Stadt knapp 60 Kilometer außerhalb des Ruhrgebiets auf. Hart arbeitende Menschen hatten ein gutes Leben und an jeder Ecke boten sich neue Möglichkeiten. Hoch spezialisierte kleine und mittlere Unternehmen, die den deutschen Maschinenbau so berühmt gemacht haben, entstanden überall und brachten die Unternehmer in so typischen Städten wie unserer zu Wohlstand.

Ich erinnere mich noch als ich 10 Jahre alt war, wie eine neue Autobahn gebaut wurde, um das Ruhrgebiet mit dem Südosten Westdeutschlands zu verbinden. Mein ein Jahr älterer Bruder Frank, mein bester Freund Toni und ich nahmen unsere Fahrräder und fuhren zu einer Autobahnbrücke, um die vorbeifahrenden Autos zu beobachten.

Zum ersten Mal in unserem Leben sahen wir so exotische Autos wie Jaguars, Mercedes SLs, Ferraris, De Tomastos und den raumschiffartigen Lamborghini Countach. Sie rauschten mit Geschwindigkeiten jenseits der 200 km/h an uns vorbei. Aber am meisten beeindruckte uns der Porsche 911, wie er mit Vollgas auf der Überholspur allen davonfuhr. Wahnsinn.

Sie können sich nicht vorstellen, was es für einen zehnjährigen Jungen bedeutet, einen BLUTROTEN Porsche 911 über die Autobahn rasen zu sehen und zum ersten

Mal dieses unvergleichliche Grollen des 911er-6-Zylinder-Boxermotors zu hören. Wann immer wir Zeit hatten, gingen wir zu dieser Brücke zurück und legten uns stundenlang ins Gras, nur um einen weiteren dieser ikonischen Porsche vorbeifahren zu sehen. Das war meine erste Begegnung mit dem Porsche 911 und die hat sich bis heute in meinem Gedächtnis eingeprägt.

Als ich älter wurde, interessierte ich mich natürlich für den Motorsport und begann auf der Nürburgring-Nordschleife Rennen zu fahren. Wie die meisten von uns habe ich ganz klein angefangen und mich hochgekämpft, zunächst in der 1300 ccm Klasse bis hin zu 1600 ccm und 2-Liter Tourenwagen. Ich sammelte Erfahrung, wurde technisch besser, dadurch schneller und landete schließlich bei einem Porsche-Team.

Der 911: das einzige Auto, das stundenlang auf der unverzeihlichen „GRÜNEN HÖLLE“, der Nürburgring-Nordschleife, missbraucht werden konnte. 21,7 Kilometer der wildesten Rennstrecke der Welt, auf der sich der fast unverwüstliche 911er scheinbar wohlfühlt.

Die Ära der frühen 911 S war in den 80er Jahren vorbei, aber die RSR mit breiter Karosserie waren noch bis in die 90er Jahre hinein konkurrenzfähig.

Glücklicherweise fand ich damals einen Sponsor für die Langstreckenmeisterschaft und drehte Tausende von Runden in einem RSR, 934 und 935.

Wir waren im Motosport queer durch Europa recht er-

folgreich, einige der Strecken gibt es heute gar nicht mehr. Vor allem an Langstreckenrennen von 4 bis 24 Stunden nahmen wir teil, die waren das „Heimspiel“ des Porsche.

Ok, wir haben auch einige schreckliche Niederlagen einstecken müssen. Aber man darf eins nicht vergessen: Damals standen die Privat- und die Werksfahrer in der gleichen Startaufstellung und kämpften respektvoll um den Sieg. Ich hatte auch einige schreckliche Unfälle, mein schwerster ereignete sich wohl in Spa-Francorchamps in meinem geliebten roten 1974er RSR. Nach einem seitlichen Kontakt in der „Eau Rouge“ hob das Auto ab. Beim Aufprall wurde der Motor aus dem Chassis gerissen, der Rest zerfiel in seine Einzelteile. In einem anderen Auto aus dieser Zeit würde ich heute nicht hier sitzen und diese kleine „Liebesgeschichte“ schreiben.

In meinen späteren Jahren fuhr ich mehr als 15 Jahre lang Oldtimer-Rennen und kam so dazu Porsche Sportprototypen zu fahren. Darunter waren einzigartige Fahrzeuge wie der 904, 906, 910, 908, der legendäre 917 und der 935. Mein absoluter Favorit ist der 911 RSR und natürlich die unvergesslichen 911 STs.

Viele wissen nicht, dass der 911 S aus den späten Sechzigern, frühen Siebzigern (1969 bis 1972) Porsche zum ersten Mal in der GTS-Klasse konkurrenzfähig für GESAMT-SIEGE machte.

Die eigentliche Geschichte beginnt damit, dass Porsche 911-Kunden Mitte der sechziger Jahre die Straßenfahr-



zeuge für den Rennsport modifizierten und damit erfolgreich waren. Das Werk selbst legte keinen großen Wert auf den Rennsport mit Serienfahrzeugen. Man konzentrierte sich auf die „Sportprototypen“ und die internationalen prestigeträchtigeren Meisterschaften, in dem immerwährenden Wettbewerb mit Ferrari.

Unbemerkt von den anderen Herstellern, vor allem von der britischen Renngemeinde, hatte der Porsche 911 keinen einzigen konkreten Vorteil gegenüber seinen Konkurrenten. Es war die sorgfältige Komposition aller technischen Merkmale, gesteckt in diesen kleinen GT, die ihn auszeichnete... nennen wir es Teil des Plans.

Einige private Teams begannen damit, die Kotflügel und Radkästen zu verbreitern, um breitere Räder montieren zu können, zusätzlich verbauten sie vorne und hinten leichtere Hauben und warfen alle nicht benötigten Innenraumkomponenten weg. Sie erleichterten das Auto, wo immer es möglich war, und stimmten den Motor neu ab. Sie machten den 911 S zu einem Rennsieger.

Der 911 ST war geboren.

Damals geschahen zwei Dinge: Erstens stand ein neuer GTS-Rennwagen in der Startaufstellung und zweitens gab es plötzlich Privatfahrer, die es mit den Werks-Jungs aufnehmen konnten!

Diese kleinen 2,3- bis 2,5-Liter-Elfer waren in der Lage, Autos wie die 3,0-Liter-Ferraris, 3,8-Liter-Jaguars oder sogar die 4,9-Liter-Mustangs zu schlagen - was zum Teufel war da los?

Nie wieder im Rennsport entstand eine so enge symbiotische Beziehung zwischen einem Sportwagen und dem Wagemut seiner Fahrer. Beim Porsche 911 scheint sie bis heute zu bestehen.

Schon bald erkannte das Porsche-Werk diese enorme Marketingwirkung für sein Produkt und begann, eine modifizierte Version des 911 ST in kleinen Stückzahlen selbst zu produzieren. Nachdem zuvor nur sehr wenige für den Motorsport modifizierte Porsche 911 produziert worden waren, hauptsächlich für den Rallyesport Mitte der sechziger Jahre, begann das Werk also nun, eine kleine Serie von werkseitig modifizierten und für den Rennsport vorbereiteten 911 ST zu produzieren.

Rund 24 Fahrzeuge der 2,3-Liter-Version und ca. 14 der 2,5-Liter-Version, sowie einige zusätzliche Rallye- und die speziell vorbereiteten East African Rallye-Fahrzeuge wurden gebaut.

Die Autos hatten breitere Radkästen und Stoßstangen, um die 7-Zoll-Räder vorne und 8-Zoll-Felgen hinten unterzubringen, einige fuhren sogar mit 9-Zoll-Felgen. Zusätzlich wurden die Fahrzeuge mit getunten Motoren mit High-Butterfly-Krümmer, Magneti Marelli-Zweifachzündverteiler, Rennauspuff, ST-Lenkrad, ST-Rennsitz, leichterem Teppich, halbem Käfig, leichteren vorderen Kotflügeln sowie leichterem vorderer und hinterer Motorhaube und vielen weiteren Features ausgestattet.

Auf dem heutigen Markt reden wir über Millionenbeträge für ein solches Stück Renngeschichte, das Porsche

auf der ganzen Welt so populär gemacht hat. Das noch größere Aufsehen löste das Werk aus, indem es diese 911 ST-Kits auch für den privaten Sportwagenfahrer zur Verfügung stellte.

Unzählige Fahrzeuge wurden nun von Privatleuten umgebaut, so von Tunern wie „GEORG LOOS“, oder den noch bekannteren „KREMER“ Brüdern aus Köln, die mit einem 911 ST, gefahren von John Fitzpatrick, sogar Europameister wurden.

Viele Jahre sind vergangen, seitdem mich das Porsche-Fieber gepackt hat, und ich blicke zurück auf alle möglichen Porsche-Modelle, Renn- sowie Straßenfahrzeuge, die ich das Glück hatte fahren und besitzen zu dürfen. Wenn Sie mich mit fast 60 Jahren jetzt fragen, welcher Porsche mir am besten gefällt, muss ich sagen, es ist dieser IKONISCHE 911 ST.

Deshalb haben wir vor einigen Jahren begonnen, meine eigene „Interpretation“ zu bauen, und wir tun es immer noch.

Dirk Sadlowski

OUR COMPOSITION



Our vehicle conversions correspond in appearance and specification to the Porsche 911 S/ST models from 1970 to 1972

EXTERIOR

- Full body rebuilt on selected high quality donor cars. All nuts and bolts anodized or powder coated
- Redesigned front spoiler with lower spoiler edge accordingly to from the model year 72/73, lower micro spoiler is attached to the under floor for better airflow and lift reduction
- Replacement of the left and right front fenders corresponding to the 911 ST 1970-1972 wheel arches connect ST-shape and dimensions
- Replacement of the front indicator lights, steel casing left and right including glass, corresponding to years 1970-1972 with chrome lining
- Installation of the front chrome horn grill left and right, corresponding the 911 ST, model year 1970-1972
- Front bonnet corresponding 911 ST in metal, optional aluminum (saves 15 kg)
- Installation of new headlights H4 with chrome rim, corresponding the 911 -model 1970-1972
- Optional LED-front-lights with inner housing painted in outside color
- Replacement of the windshield new rubber seal, chrome trim inserts corresponding the 911 -model year 1970 till 1972
- Upper vent air intake chrome
- Rear side- and triangle windows rebuilt chrome window frames
- Wider rear arches in steel, manufactured corresponding to the original 911 ST models 1970-1972
- Modification of the rear bumper, corresponding to 911 ST models 1970-1972 – 5 pieces bumper
- Rear chrome overrides, corresponding the model years 1970-1972
- Steel front and back hood, corresponding the 911 ST model series 1970-1972

- Installation of the rear lights indicator, corresponding 911 S with chrome rim background, like model year 1970-1972
- Installation of the vintage style aluminum bonnet grills, corresponding the 911 S model series 1970-1972
- Application of the vintage badges corresponding to standard 1969- 1972
 - Porsche lettering in gold
 - 911 badge in gold
 - ST badge in gold
 - 3.4 or 3.6 badge in silver
- Original vintage chrome grill. ST side view mirror on the left and right, corresponding to 911 ST model series 1970-1972
- Optional fog lights in front bumper, corresponding the 911 S series 1970-1972 (only 3.4 engine)
- Full repaint to highest possible standard and high gloss finish
- All rubber and seals new
- Sunroof rails chrome and high gloss polished aluminum
- All chrome parts are executed in Germany to highest industry standards
- ST-rocker covers in stainless steel with ST-badge
- Outer rocker cover painted to outside color aluminum top cover with rubber guard and ST-badge

ENGINE/GEARBOX

1ST OPTION

- ca. 285 HP fully rebuilt of the motor modified inlet and outlet valves, modification of the intake air duct, special sport air flow meter, new mapping of ECM, modification of the exhaust system by new designed stainless steel exhaust system

2ND OPTION

- Fully rebuilt 3.8 liter 320 HP, sport engine with 3.8 RSR piston and barrels
- Cylinder heads from the 964 RSR with bigger inlet and outlet valves, modified camshaft and timing, conversion of injection to individual throttle injection (conversion of the whole motor control), double-flow exhaust system and manifold
- Full stainless steel spaghetti exhaust
- Stainless steel muffler 2 x 100 cell catalytic converter (original was 1 x 60 cell cat)
- New mapping of ECM
- Gearbox overhaul

OUR COMPOSITION

SUSPENSION

- Replacement of the entire coil over spring elements with a new designed and engineered developed sports BIELSTEIN suspension
- Special bearings in triangle arms
- Optimized shock absorbers
- Redesigned supporting arms
- Complete rebuilt of the brake system, Optional: turbo brake system with larger calipers and discs
- Alteration of the suspension settings based on years of experience by PS Automobile in motorsports. The result is improved handling.

WHEELS

- FUCHS design wheel, front 7 x 16” rear 8 x 16”, with anodized outer rim, vintage design, optional black 8 x 17” and 9 x 17”

INTERIOR

- New lightweight insulation installed
- Original 911 S carpet corresponding 911 S to RS 1970-1973
- Center dash aluminum trim with leather insert and vintage badge
- Door openers in leather armrest according to 1970-1973
- Dash upholstered in full leather all handcrafted to highest standard
- Door panels in highest standard leather front and rear
- All switches are reworked and turned from solid aluminum

- Handbrake lever solid aluminum
- Choice of black or off-white headlining
- Front seats original-ST-RS-sport or optional vintage RECARO in full leather center seat in corresponding salt and pepper fabric or diamond stitched leather
- Rear seats, corresponding type 911 S
- Modification of the gear lever, corresponding 911 S model all in solid aluminum
- Installation of a BECKER vintage radio in the classic look of the seventies. Optional: Installation of a radio with GPS/navigation device (PORSCHE CLASSIC)
- iPod – connection/doc
- Original chrome mirror-roof mounted (SWAN NECK mirror)
- Speakers in vintage design chrome covers inside door

INSTRUMENTS

- Special designed vintage instruments with green colored dials and white pointers in the classic look of the early 911 design
- More than sixty “interior hand painted” parts in outside color
- New vintage design chrome interior lights

All measures lead to a weight reduction in excess of 60 kg.

This in combination with the improved performance and the optimization of the suspension and the new powerful engine.

The base vehicles we choose have a sunroof (optional without sunroof), an ABS brake system, air conditioning and power steering.

UNSERE KOMPOSITION



Unsere Fahrzeugumbauten entsprechen in Optik und Spezifikation den Porsche 911 S/ST Modellen der Jahre 1970 bis 1972

EXTERIEUR

- Fahrzeugrestauration auf Basis von ausgewählten hochwertigen Spenderfahrzeugen
- Alle Schrauben und Muttern werden eloxiert oder pulverbeschichtet
- Neu gestalteter Frontspoiler mit unterer Spoilerkante entsprechend ab Modelljahr 72/73, wird zur besseren Luftführung und Auftriebsreduzierung am Unterboden befestigt
- Austausch des linken und rechten Kotflügels
- Austausch der vorderen Blinker, Stahlgehäuse links und rechts, inkl. Glas. mit Chromrahmen
- Einbau der vorderen Chrom-Hupengitter links und rechts
- Fronthaube entsprechend 911 ST in Metall
- Einbau neuer Scheinwerfer H4 mit Chromring
- Optional: LED-Scheinwerfer mit in Außenfarbe lackiertem Innengehäuse. Nebelscheinwerfer im vorderen Stoßfänger (nur bei 3.4 L Motor)
- Austausch der Frontscheibe inklusiver neue Gummidichtung sowie Chromziereinsätze
- Oberer Lufteinlass in Chrom
- Verchromte Rahmen der Seiten- und Dreiecksfenster
- Verbreiterte Seitenteile aus Stahl, gefertigt
- Modifikation der Heckstoßfänger, 5-teilige Stoßstange
- Hintere Chrom-Hörner
- Heckhaube aus Stahl
- Einbau der Rückleuchten mit Chromrand

- Einbau der Aluminium-Motorhaubengrills im Klassik-Look
- Die Schriftzüge werden entsprechend dem Modelljahren 1969-1972 positioniert
 - Porsche Schriftzug in Gold
 - 911-Emblem in Gold
 - ST-Zeichen in Gold
 - 3.4 oder 3.6 Zeichen in Silber
- Originaler Chromgrill
- ST-Seitenspiegel links und rechts mit schmalem Chromrand
- Vollständige Neulackierung auf höchstmöglichen Standard und Hochglanz-Finish
- Neue Gummis und Dichtungen
- Schiebedachschienen in Chrom und hochglanzpoliertes Aluminium
- Alle Chromteile werden in Deutschland nach höchsten Industriestandards gefertigt
- ST-Seitenschweller aus Edelstahl mit ST-Schriftzug
- Äußere Schwellerabdeckung in Wagenfarbe lackiert und RS/ST-Aluminium-Profil mit Gummischutz und ST-Emblem
- Tank- und Öldeckel aus massivem Aluminium gedreht

MOTOR/GETRIEBE

1. OPTION

- ca. 285 PS Komplette Revision des Motors modifizierte Ein- und Auslassventile, Modifikation der Ansaugluftführung, spezieller Sportluftmassenmesser, neues Mapping des ECM, Modifikation der Abgasanlage durch neu gestaltete Edelstahlauspuffanlage und neue Katalysatoren

2. OPTION

- Vollständig überholter 3,8-Liter-320-PS-Sportmotor mit 3,8-RSR-Kolben und Zylindern
- Zylinderköpfe vom 964 RSR mit größeren Ein- und Auslassventilen, geänderter Nockenwelle und Steuerzeiten, Umstellung der Einspritzung auf Einzeldrosseleinspritzung
- Doppelflötige Abgasanlage Fächerkrümmer komplett aus Edelstahl. Edelstahlschalldämpfer 2 x 100-Zellen-Katalysator (Original war 1 x 60-Zellen-Kat)
- Neue Programmierung von ECM
- Getriebe revidiert

UNSERE KOMPOSITION

FAHRWERK

- Austausch der gesamten Gewindefederelemente durch ein neu konstruiertes und technisch weiterentwickeltes Sportfahrwerk von BIELSTEIN
- Speziallager in Dreieckslenkern
- Optimierte Stoßdämpfer
- Neue Schwerter an der Hinterachse mit Speziallagern
- Komplette Überholung der Bremsanlage, Optional: Turbo-Bremsanlage mit größeren Bremssätteln und Scheiben
- Änderung der Fahrwerksabstimmung basierend auf jahrelanger Erfahrung von PS Automobile im Motorsport. Das Ergebnis ist ein verbessertes Handling

RÄDER

- FUCHS Designrad, vorne 7 x 16“ hinten 8 x 16“, mit eloxiertem Außenbett, Klassik-Design. Optional: schwarz 8 x 17“ und 9 x 17“ (In Verbindung mit der Turbo-Bremsanlage)

INTERIEUR

- Einbau einer neuen leichten Dämmung
- Original 911 S Teppich, entsprechend 911 S bis RS 1970-1973
- Aluminiumzierleiste in der Mitte des Armaturenbretts mit Ledereinsatz und Klassik 911-Emblem
- Türöffner in originaler Lederarmlehne wie 1970-1973
- Mit Vollleder bezogenes Armaturenbrett, alles nach höchstem Standard in Handarbeit gefertigt
- Türverkleidungen vorne und hinten in hochwertigstem Leder
- Alle Schalter sind überarbeitet und aus massivem Aluminium gedreht

- Handbremshebel aus massivem Aluminium
- Wahlweise schwarzer oder cremefarbener Dachhimmel
- Vordersitze Original-ST-RS-Sport oder optional Klassik RECARO in Vollleder Mittelsitz in entsprechendem Pepita-Stoff oder Leder mit Rautensteppung
- Rücksitze entsprechend Typ 911 S der Jahre 1970 bis 1973
- Modifikation des Schalthebels, entsprechendes 911 S-Modell komplett in Vollaluminium gedreht
- Begleitprofile aus Aluminium unter den Garnierleisten vorne und hinten
- Einbau eines BECKER Klassik-Radios im Look der 70er Jahre. Optional: Einbau eines Radios mit GPS/Navigationsgerät (PORSCHE CLASSIC)
- iPod – Anschluss
- Original verchromter SCHWANENHALS-Spiegel, am Dach montiert
- Lautsprecher im Klassik-Design mit verchromten Abdeckungen in der Tür

INSTRUMENTE

- Speziell gestaltete Klassik-Instrumente mit grünen Zifferblättern und weißen Zeigern im klassischen Look des frühen 911-Designs.
- Mehr als sechzig Teile im Innen-, Koffer- und Motorraum in Außenfarbe lackiert.
- Verchromte Innenleuchten im Klassik-Design.

Alle Maßnahmen führen zu einer Gewichtsreduktion von über 60 kg, verbunden mit der verbesserten Leistung und der Optimierung des Fahrwerks und dem neuen leistungsstarken Motor.

Die von uns gewählten Basisfahrzeuge haben ein Schiebedach (optional ohne Schiebedach), ein ABS-Bremssystem, Klimaanlage und Servolenkung.

Jedes Fahrzeug wird nummeriert und der komplette Arbeitsprozess mit Lichtbildern dokumentiert.

COLORS | LACKFARBEN

964 *ST*

THERE ARE NO LIMITS TO THE CHOICE OF COLORS.
DER FARBAUSWAHL SIND KEINE GRENZEN GESETZT.

LIGHT IVORY HELLELFENBEIN		IRISHGREEN IRISCHGRÜN		SILVER SILBER	
SLATE GREY SCHIEFERGRAU		SIGNAL YELLOW SIGNALGELB		VIPER GREEN VIPERGRÜN	
BLACK SCHWARZ		BLOOD ORANGE BLUTORANGE		ALBERT BLUE ALBERTBLAU	

964 *ST*

VIPER GREEN

VIPER GRÜN

LEATHER BENTLEY BLACK DIAMAND-STITCHING

LEDER BENTLEY SCHWARZ - DIAMANTEN-STEPPUNG











964 ST

GRAPHITE GREY

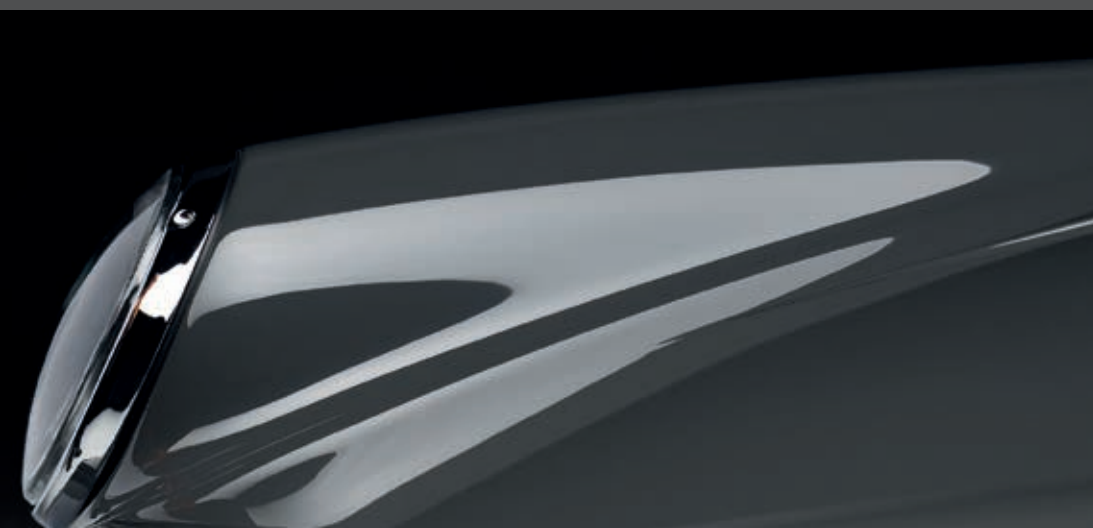
GRAPHITGRAU

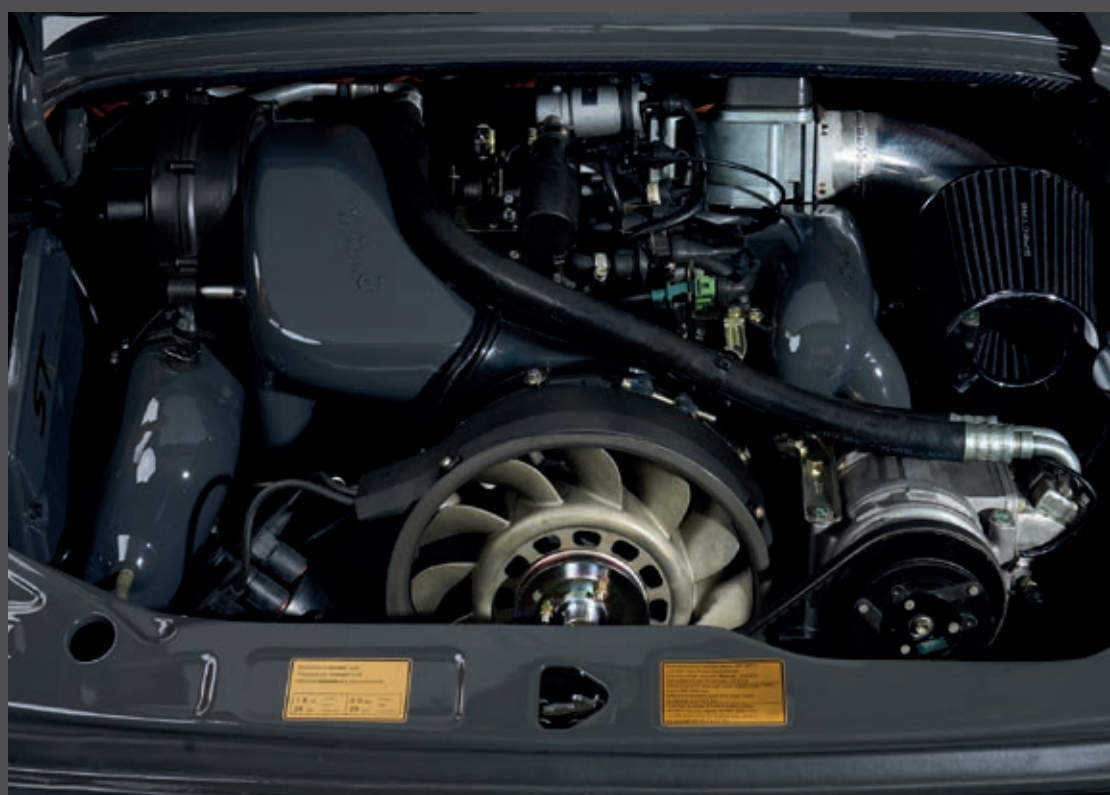
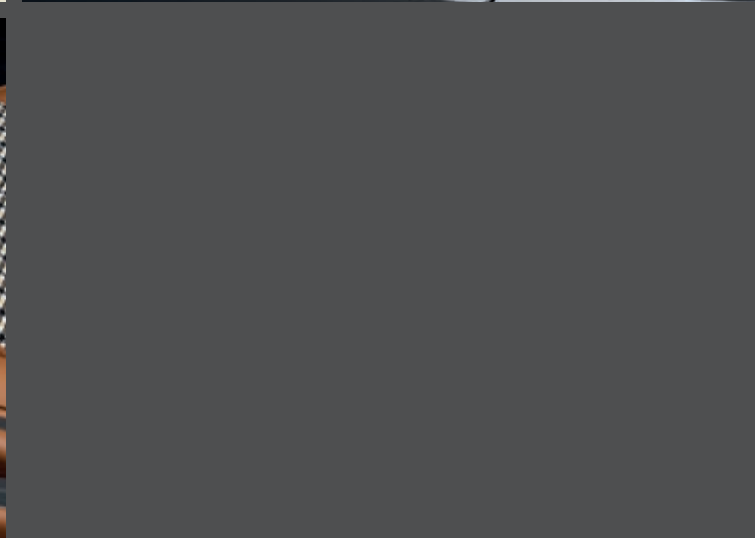
LEATHER BENTLEY SADDLE - FABRIC COGNAC HOUNDSTOOTH

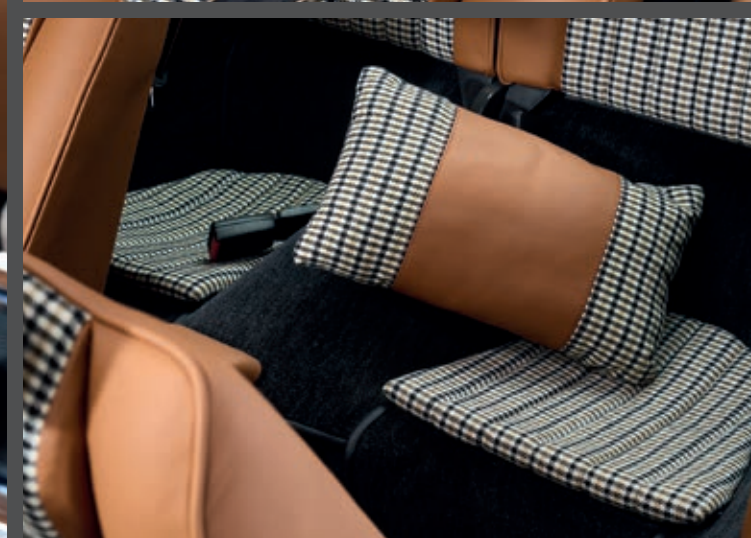
LEDER BENTLEY SADDLE - STOFF PEPITA-COGNAC











964 *ST*

AZUR BLUE METALLIC

AZUR BLAU METALLIC

LEATHER BENTLEY BLUE - FABRIC SKYBLUE HOUNDSTOOTH

LEDER BENTLEY BLAU - STOFF PEPITA-BLAU













964 *ST*

GRAPHITE GREY

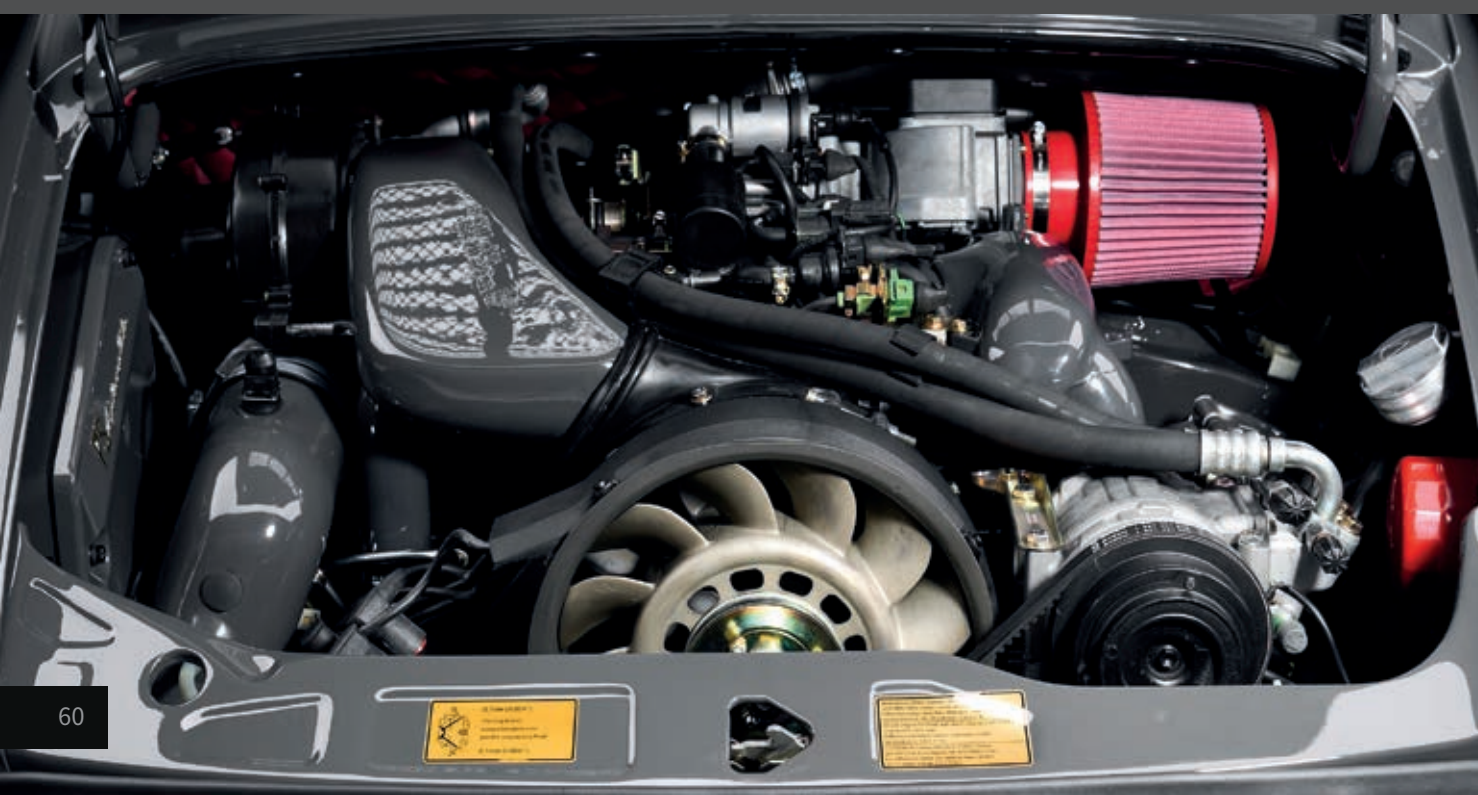
GRAPHITGRAU

LEATHER BENTLEY FIREGLOW - FABRIC RED HOUNDSTOOTH

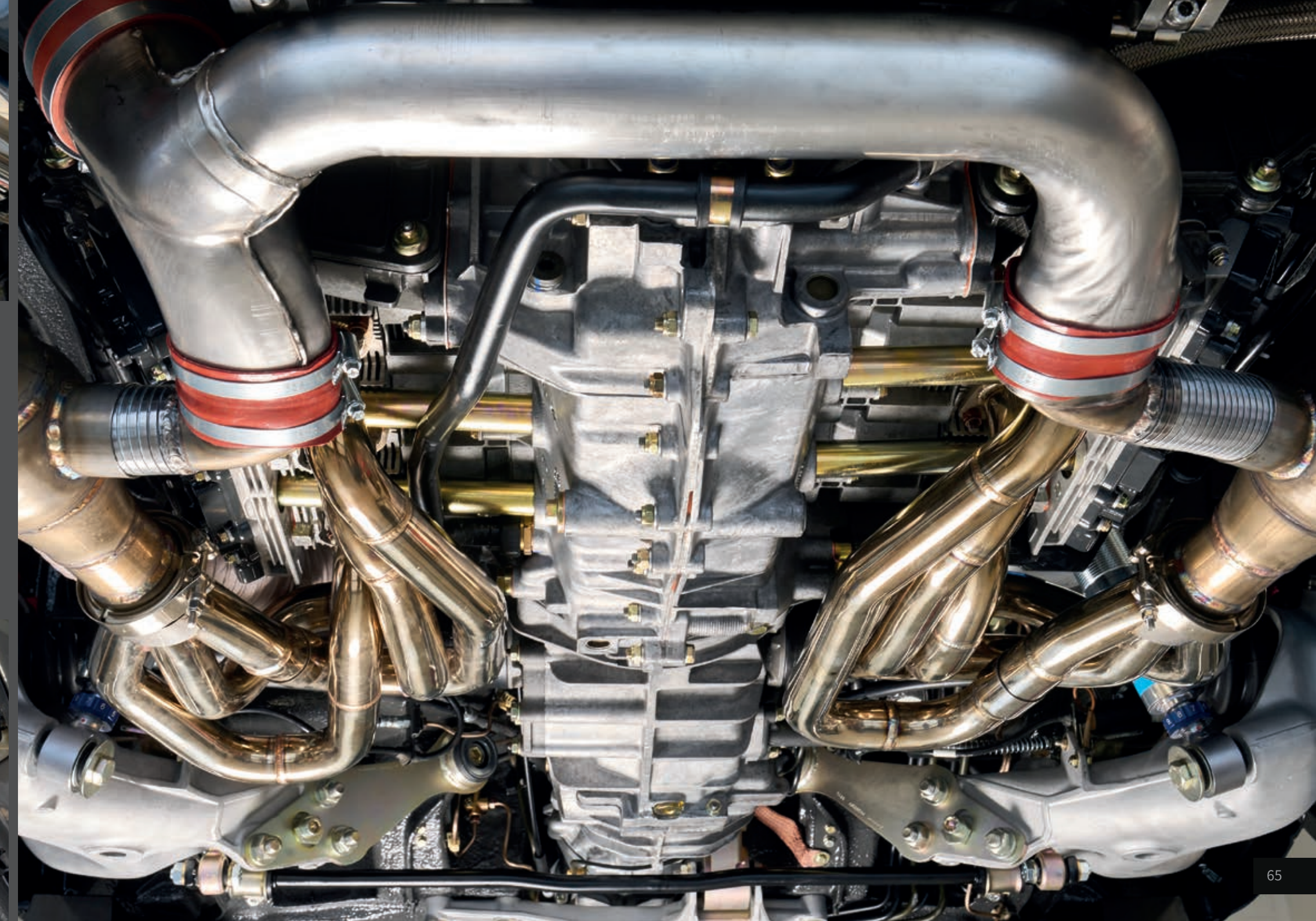
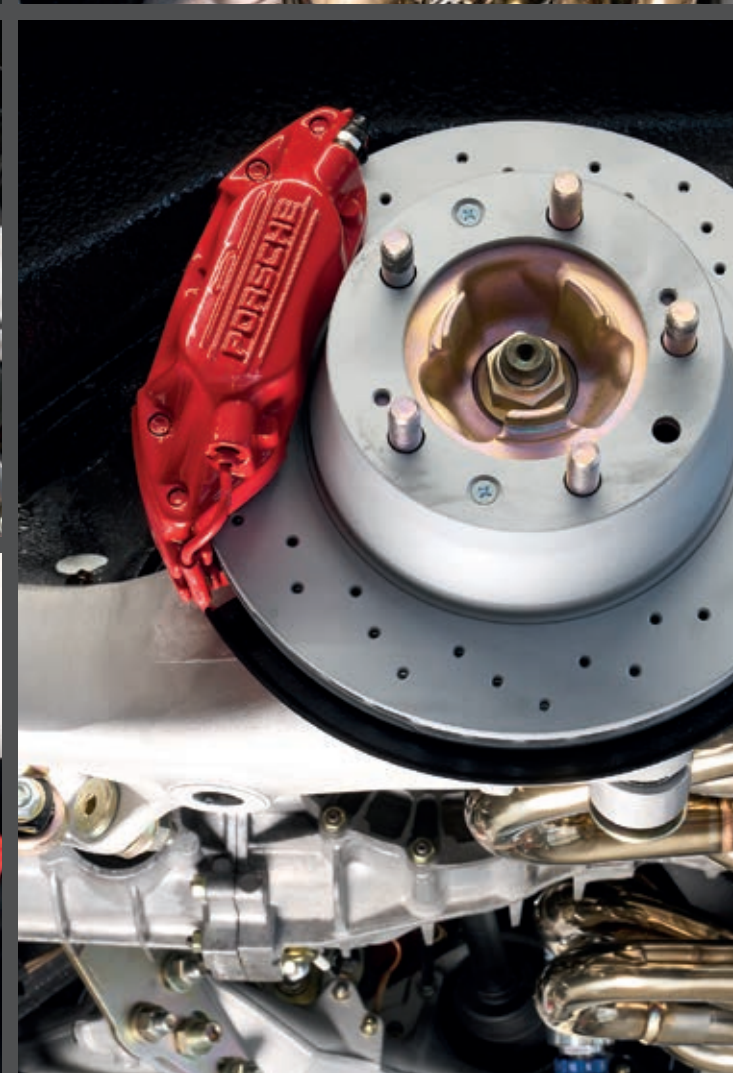
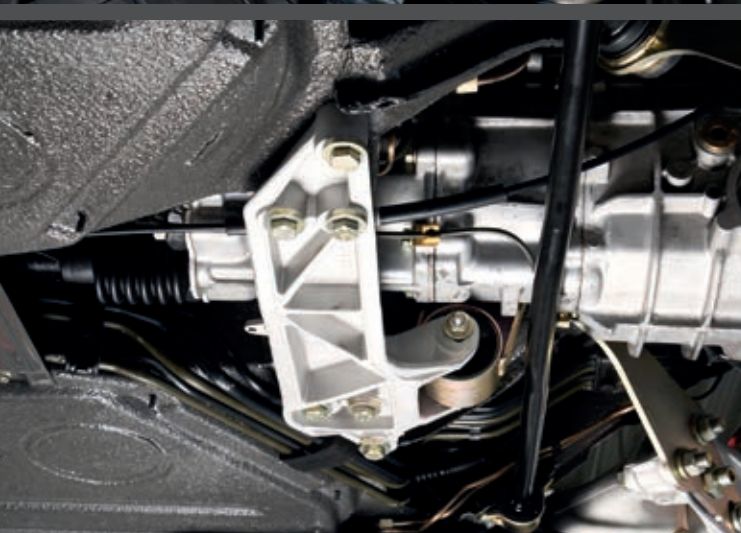
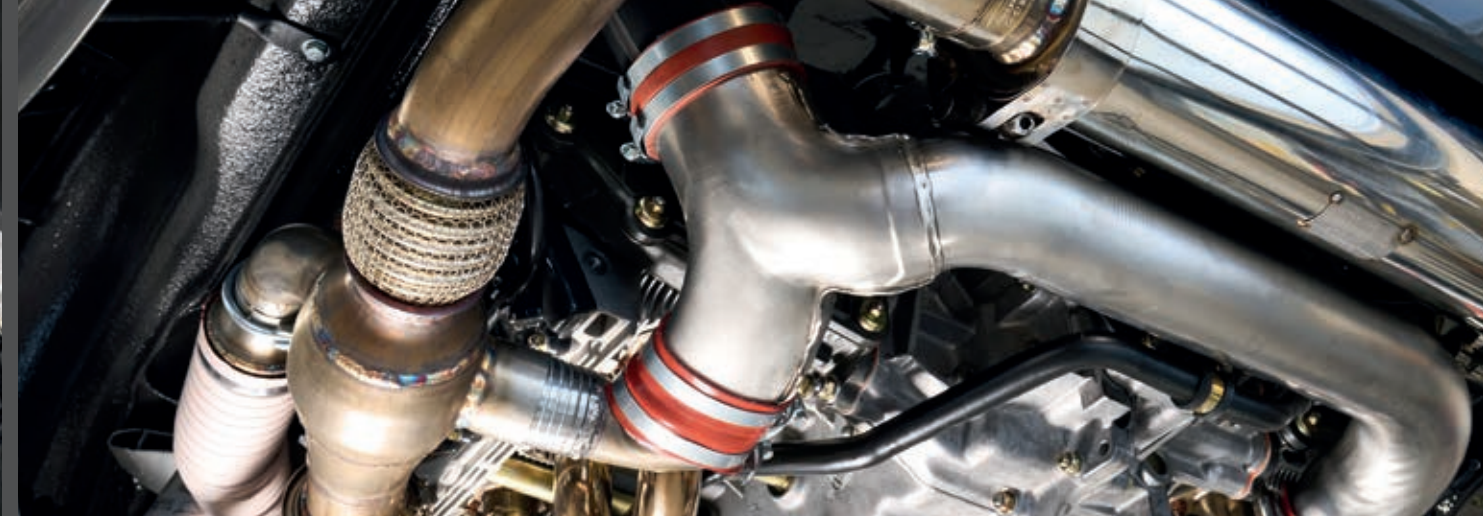
LEDER BENTLEY BURGUNDROT - STOFF PEPITA-ROT











964 ST

BLACK PEARL ULTRA MARINE

BLACK PEARL ULTRA MARINE

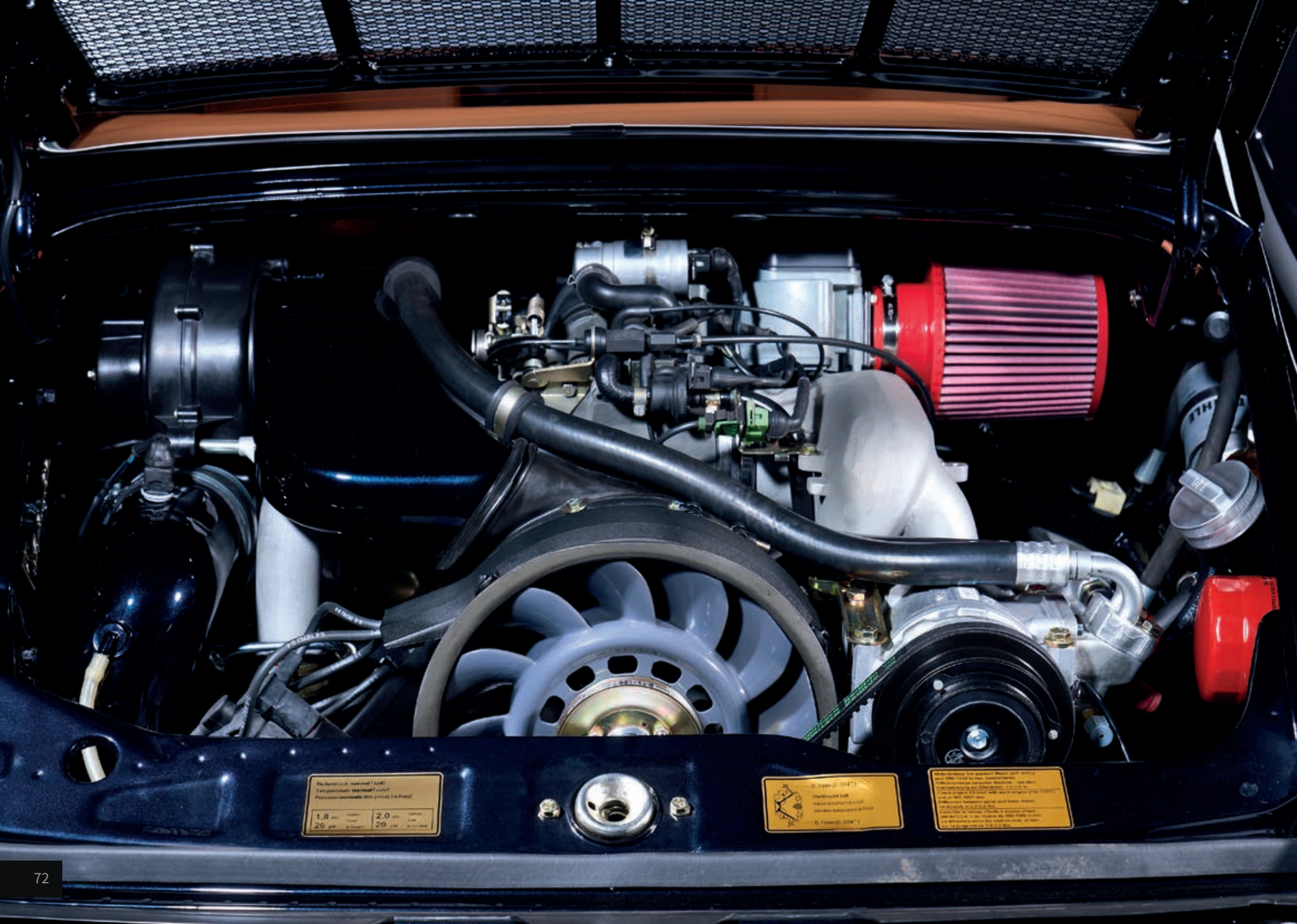
LEATHER BENTLEY SADDLE - FABRIC COGNAC HOUNDSTOOTH

LEDER BENTLEY SADDLE - STOFF PEPITA-COGNAC











964 *ST*

SLATE GREY

SCHIEFERGRAU

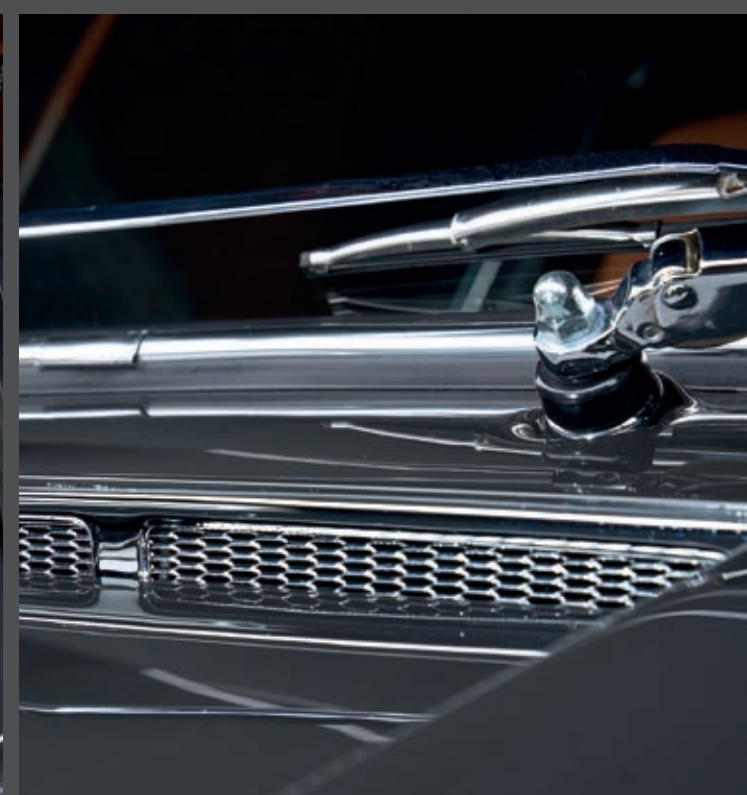
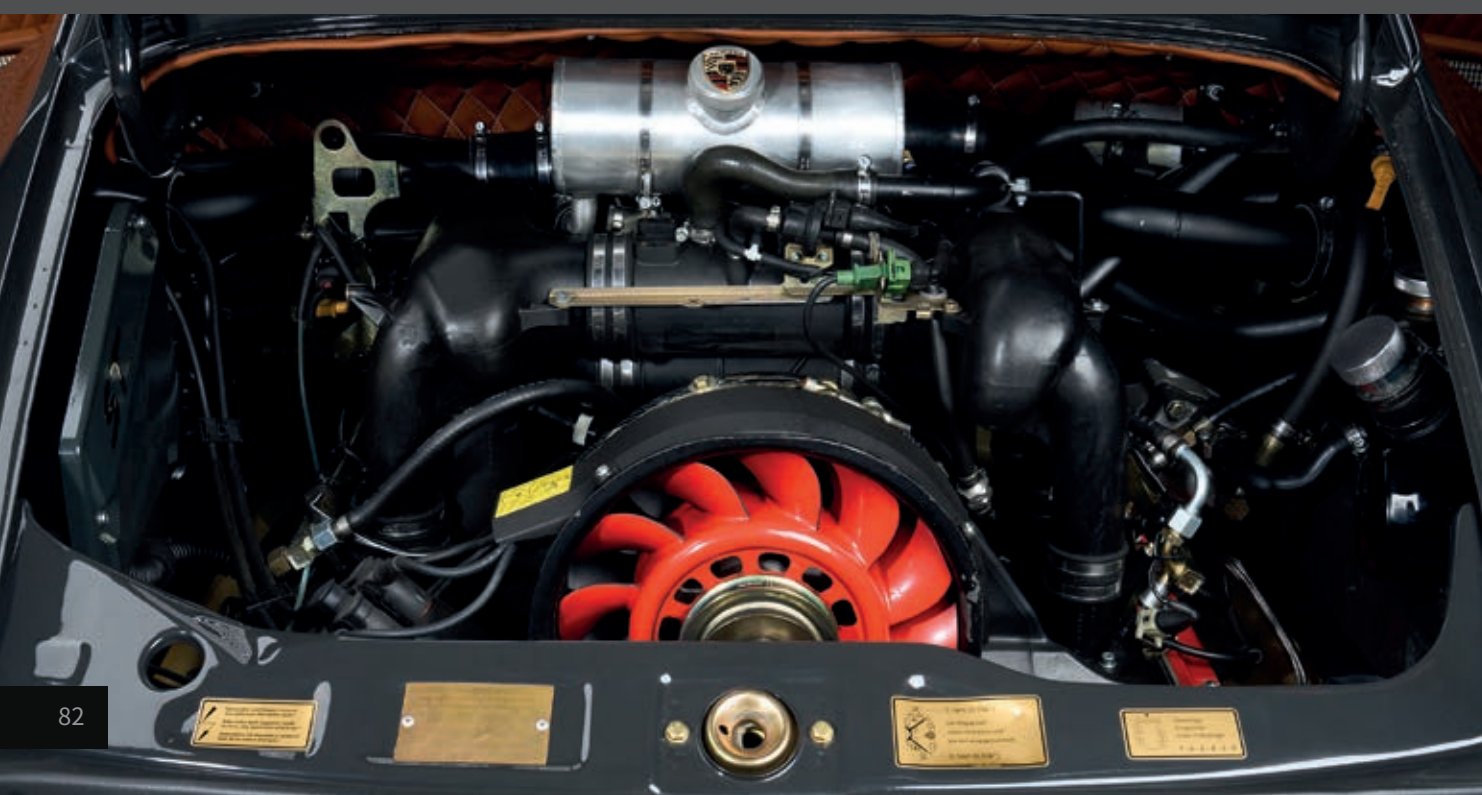
LEATHER BENTLEY NEW MARKET TAN - FABRIC COGNAC HOUNDSTOOTH

LEDER BENTLEY ROT-COGNAC - STOFF PEPITA-COGNAC













964 *ST*

NAVY

MARINEBLAU

LEATHER BENTLEY NAVY DIAMAND STITCHING

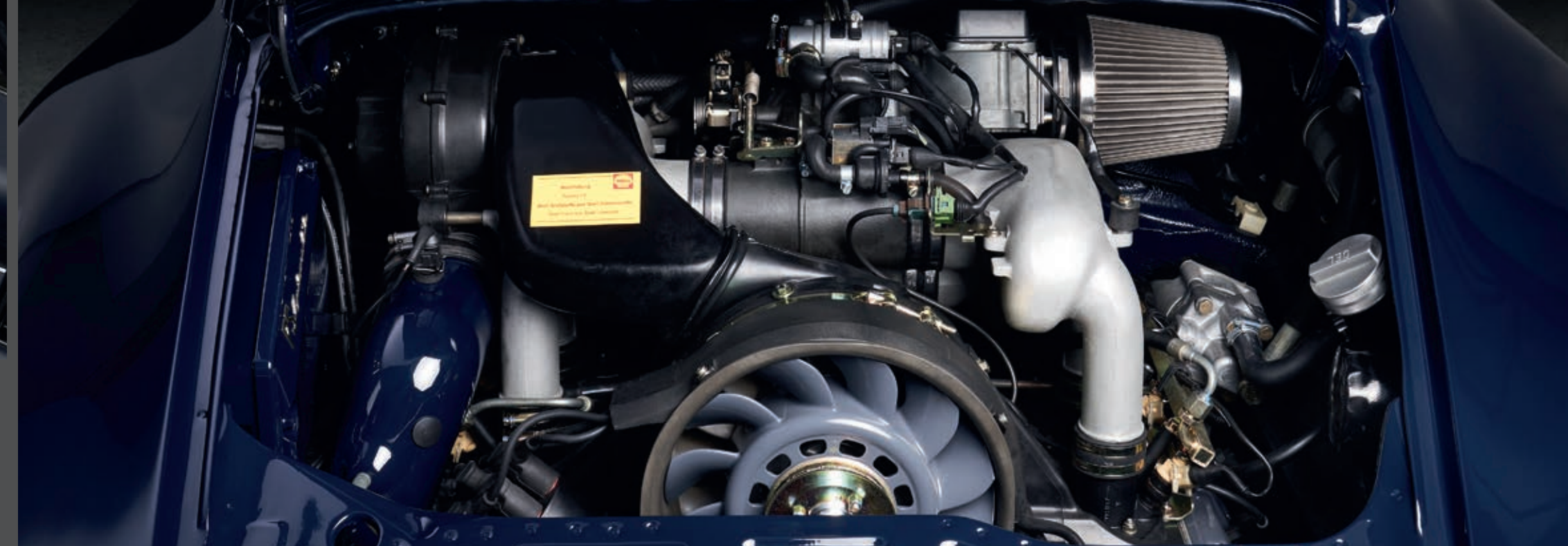
LEDER BENTLEY MARINEBLAU - DIAMANTEN-STEPPUNG











964 *ST*

50 YEAR PORSCHE 911 GREY

50 YEAR PORSCHE 911 GRAPHITGRAU

LEATHER BENTLEY SADDLE - FABRIC COGNAC HOUNDSTOOTH

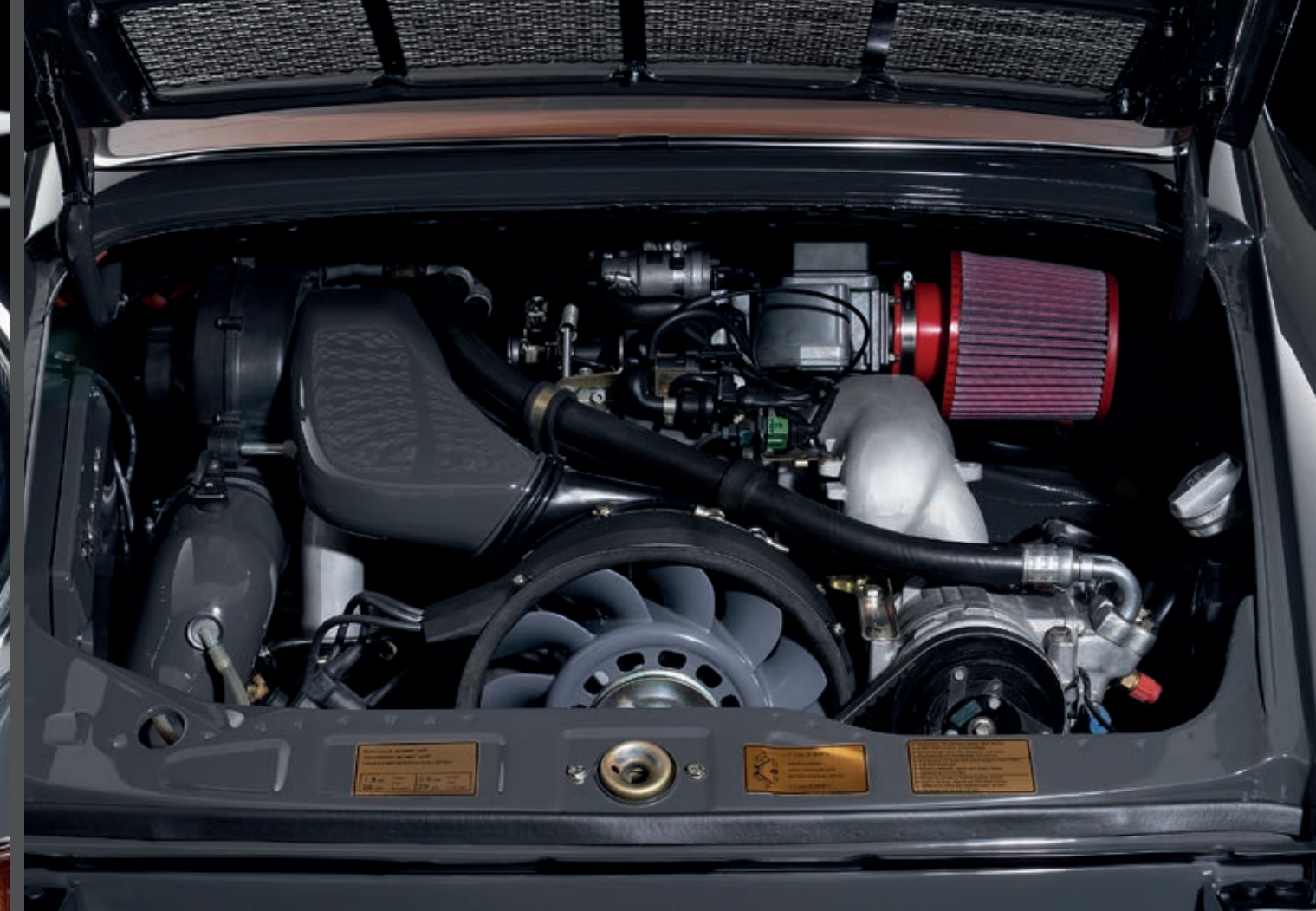
LEDER BENTLEY SADDLE - STOFF PEPITA-COGNAC











964 *ST*

BLACK PEARL ULTRA MARINE

BLACK PEARL ULTRA MARINE

LEATHER BENTLEY SADDLE - FABRIC COGNAC HOUNDSTOOTH

LEDER BENTLEY SADDLE - STOFF PEPITA-COGNAC







112

THE ART OF CLASSIC PORSCHE
CLASSIC PORSCHE | SPORTCARS | RACINGCARS | SPORTPROTOTYPES



964 *ST*

IRISHGREEN

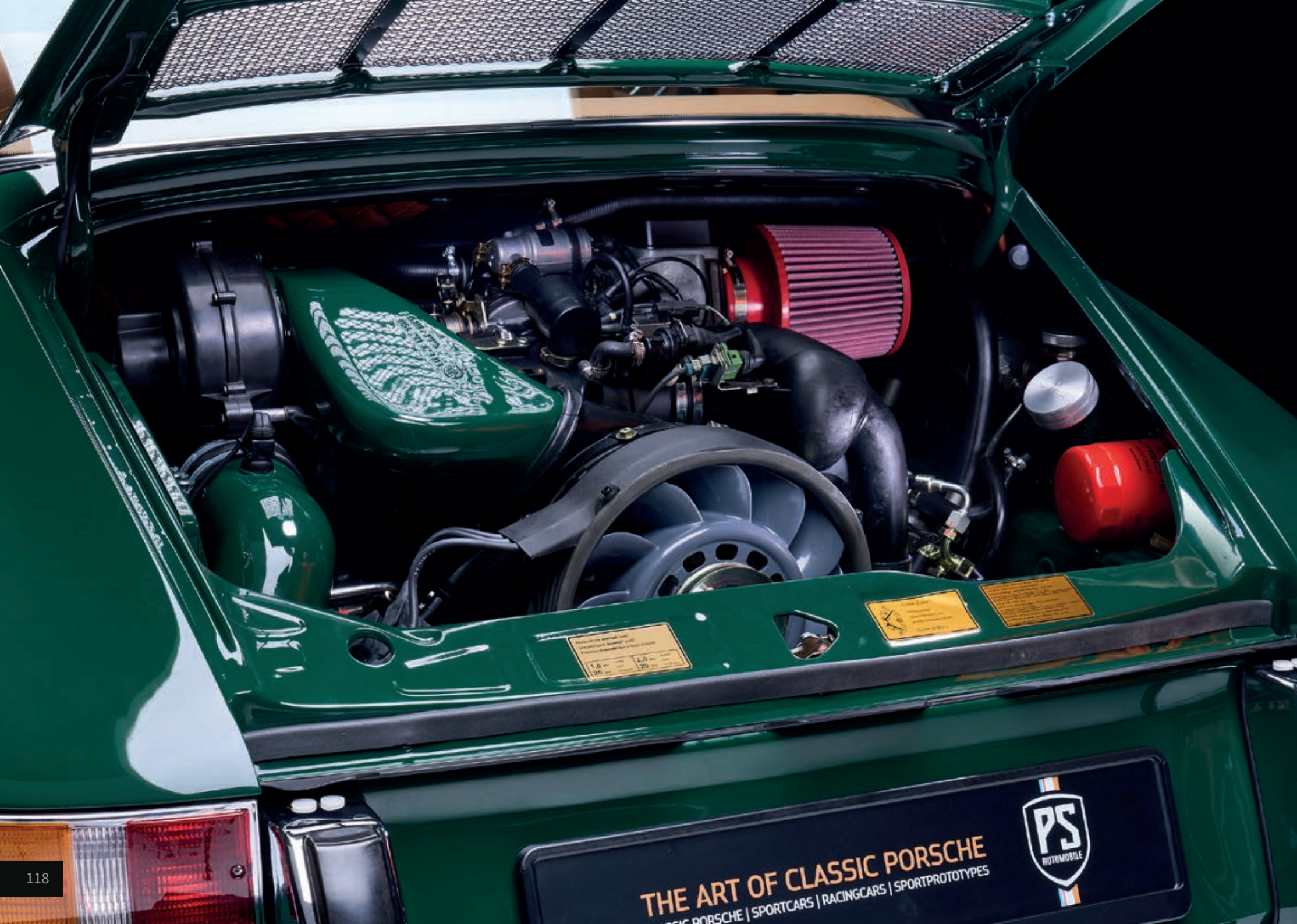
IRISCHGRÜN

LEATHER BENTLEY SADDLE - FABRIC COGNAC HOUNDSTOOTH

LEDER BENTLEY SADDLE - STOFF PEPITA-COGNAC









964 *ST*

POLO RED

POLOROT

LEATHER BENTLEY BLACK - FABRIC BLACK-WHITE HOUNDSTOOTH

LEDER BENTLEY SCHWARZ - STOFF PEPITA SCHWARZ-WEISS









964 *ST*

IRISHGREEN

IRISCHGRÜN

LEATHER BENTLEY AUTUMN - FABRIC AUTUMN HOUNDSTOOTH

LEDER BENTLEY HERBST STOFF - PEPITA-HERBSTBRAUN









964 *ST*

SLATE GREY

SCHIEFERGRAU

LEATHER BENTLEY SADDLE - FABRIC COGNAC HOUNDSTOOTH

LEDER BENTLEY SADDLE - STOFF PEPITA-COGNAC









964 *ST*

AQUAMARINE BLUE

AQUAMARINE BLAU

LEATHER BENTLEY SADDLE - FABRIC COGNAC HOUNDSTOOTH

LEDER BENTLEY SADDLE - STOFF PEPITA-COGNAC







964 ST

FORTUNA GREY

FORTUNA GRAU

LEATHER BENTLEY FIREGLOW - FABRIC RED HOUNDSTOOTH

LEDER BENTLEY BURGUNDROT - STOFF PEPITA-ROT











964 *ST*

HERON GREY

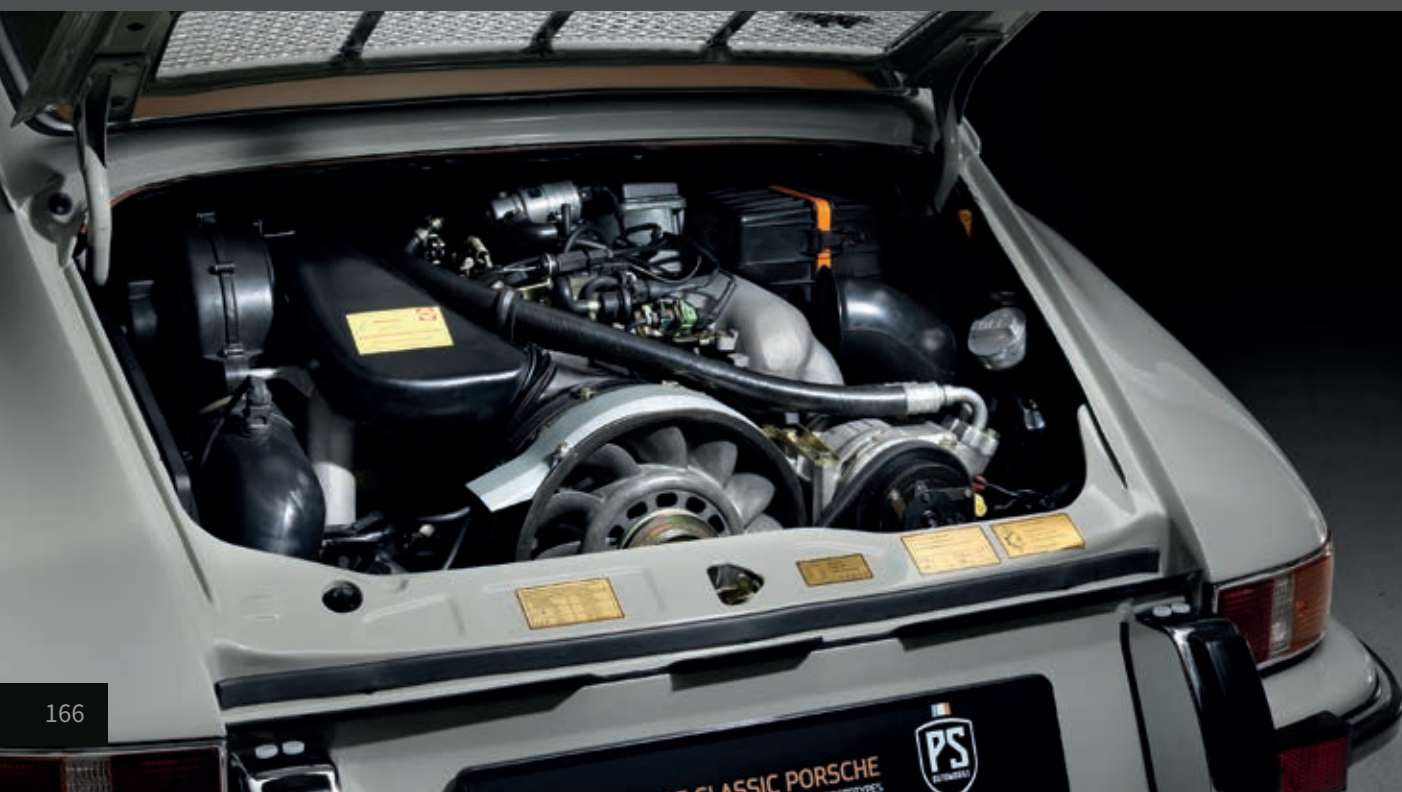
REIHER GRAU

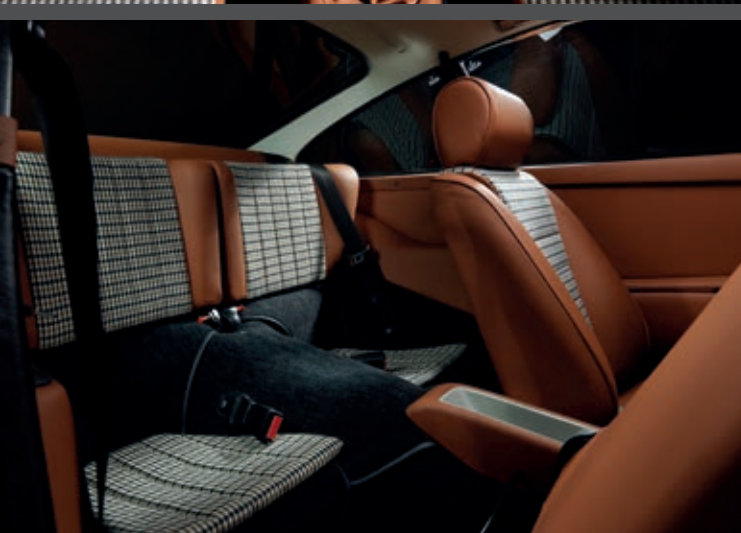
LEATHER BENTLEY FIREGLOW - FABRIC RED HOUNDSTOOTH

LEDER BENTLEY BURGUNDROT - STOFF PEPITA-ROT









964 *ST*

BLACK

SCHWARZ

LEATHER BENTLEY BLACK - FABRIC BLACK-WHITE HOUNDSTOOTH

LEDER BENTLEY SCHWARZ - STOFF PEPITA SCHWARZ-WEISS











HELMET | HELM

964 *ST*

ZUBEHÖR
ACCESSORIES

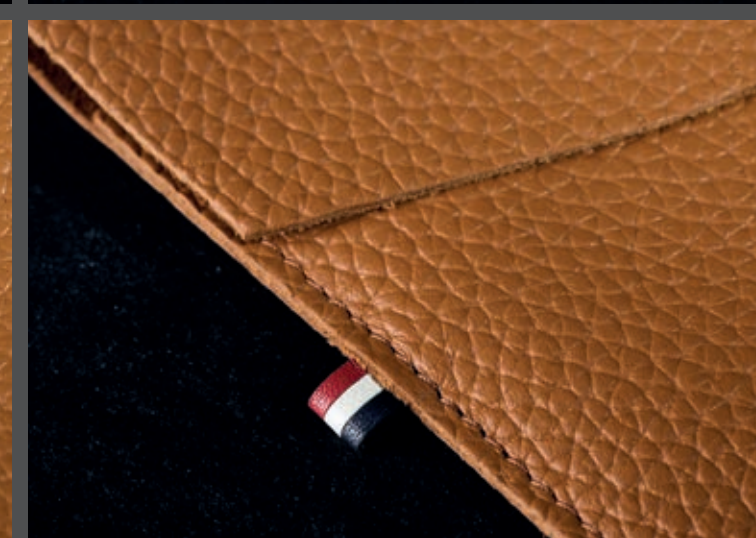












IMPRESSIONS

964 ST

Before we start our ST Retro Design bodywork, we completely disassemble the cars down to the last nut and bolt and clean them throughout. In the next step, we ICE BLAST the whole body, getting us a perfect clean and stainless-free bodyshell.

The pictures of the Red 911 do show the results after such a treatment has been executed.

Right after the bodyshell has been converted to the ST version, all welding spots will be buffed and smoothed to perfection. The body will be then fillered and painted with pre-paint primer.

Once the primer has been dried out completely (to achieve this, the body shell must rest at room temperature for about two weeks), the bodyshell and its assembly parts will be painted in several paint layers by hand.

In between, there are several steps of buffing and polishing to achieve its high gloss deep finish, even on UNI paints.



IMPRESSIONEN

964 ST

Alle Fahrzeuge werden komplett, bis auf die letzte Schraube zerlegt und gereinigt.

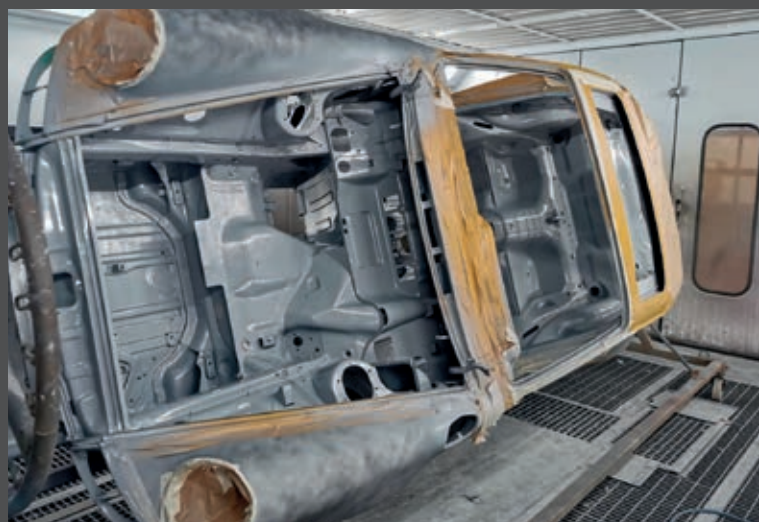
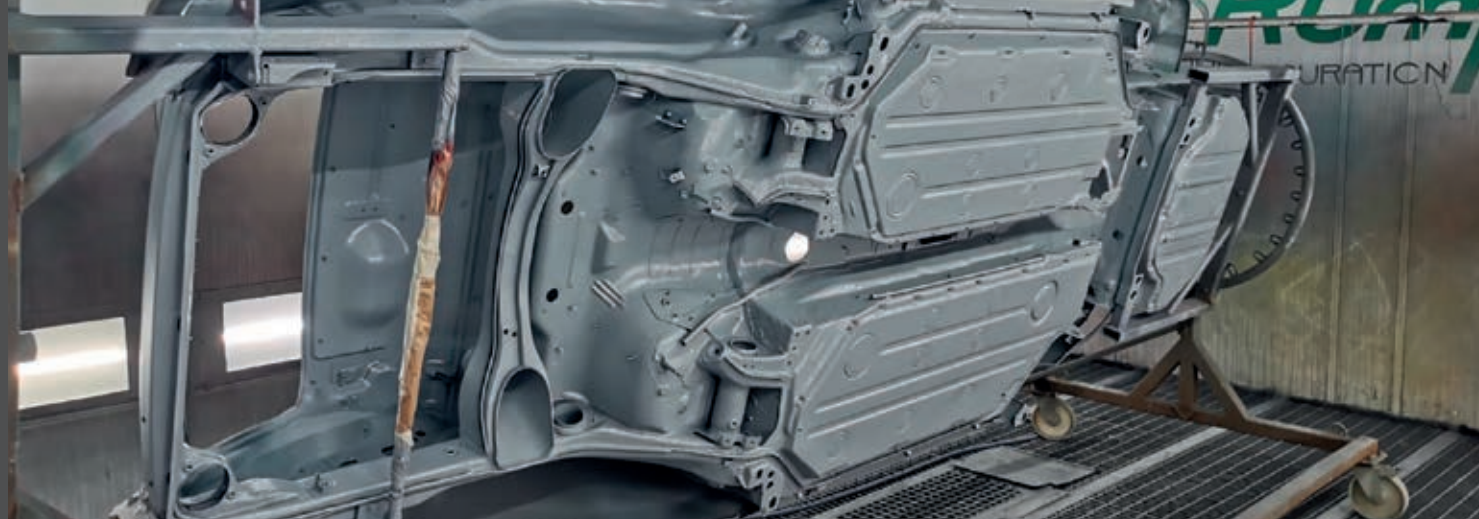
In dem nächsten Arbeitsschritt wird die gesamte Karosserie mit Eis gestrahlt, so dass eine perfekt saubere und fettfreie Karosserie entsteht, bevor wir mit den Arbeiten beginnen.

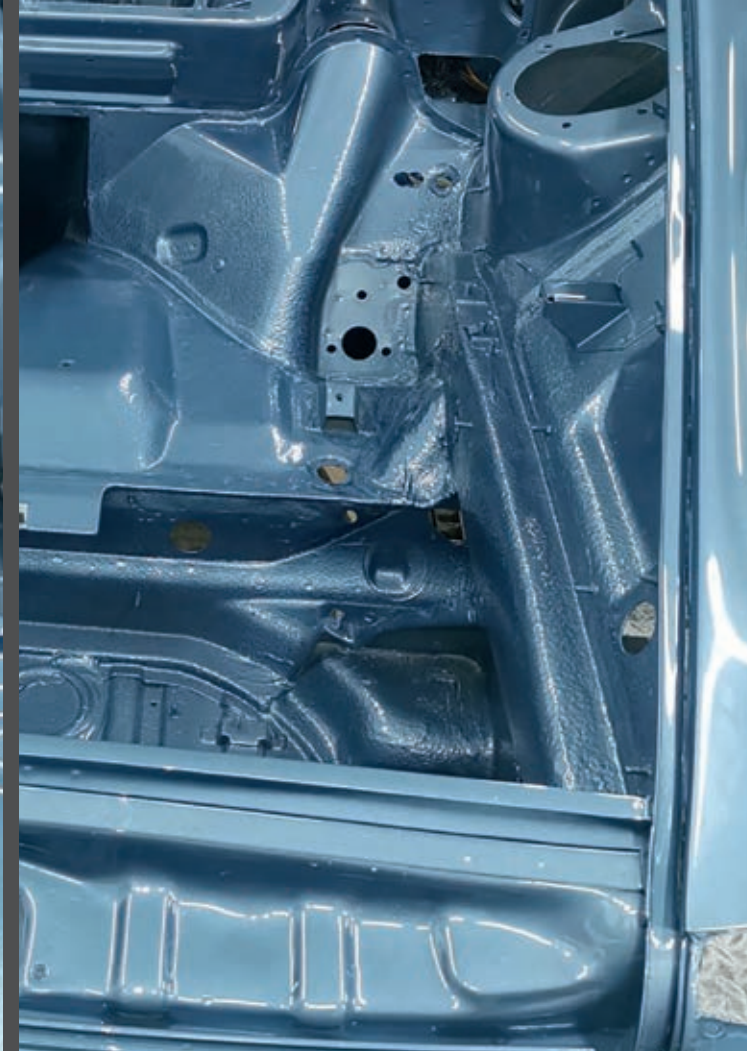
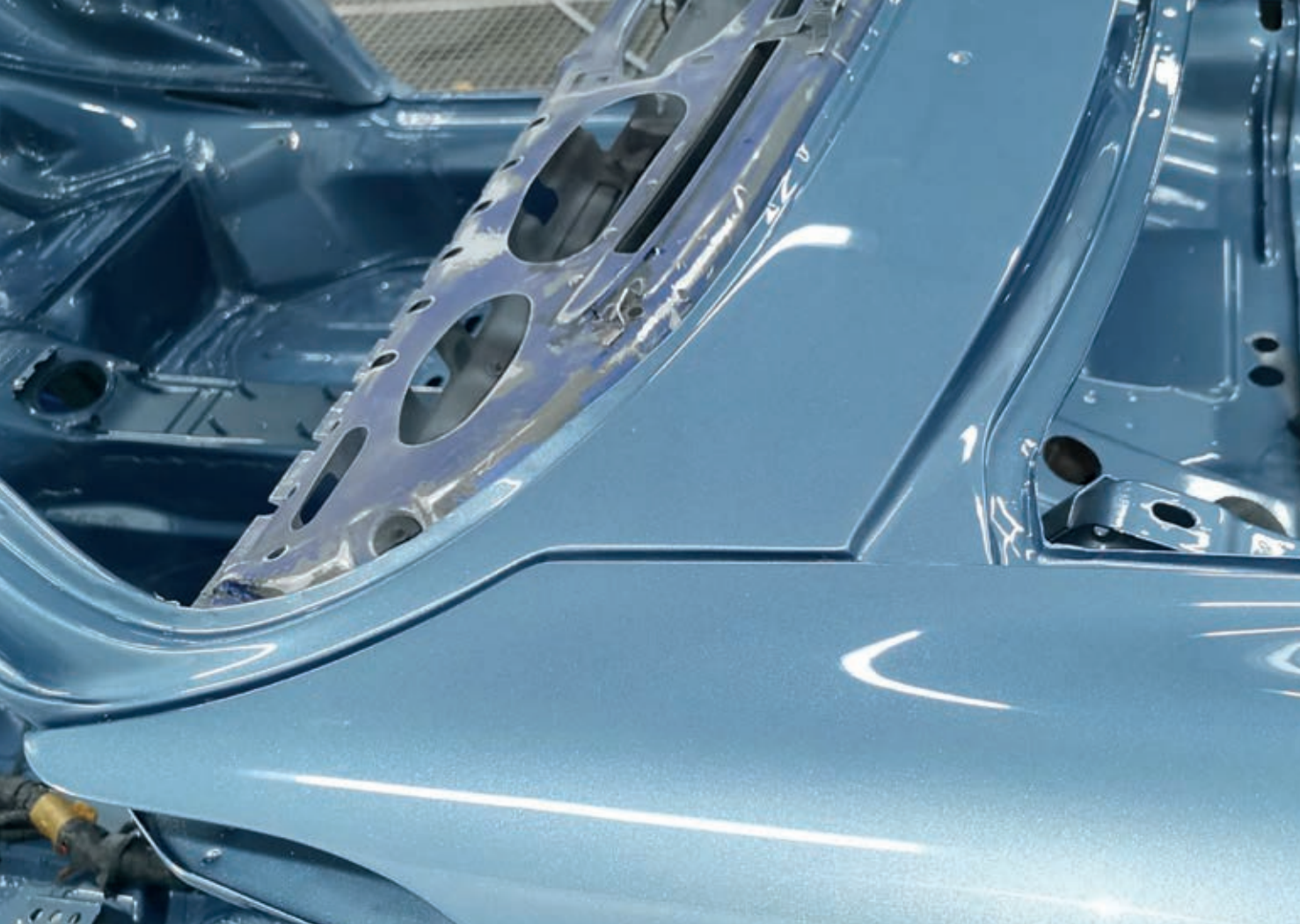
Die Bilder des Roten 911 zeigen eine solche Karosserie nach dem Eisstrahlen.

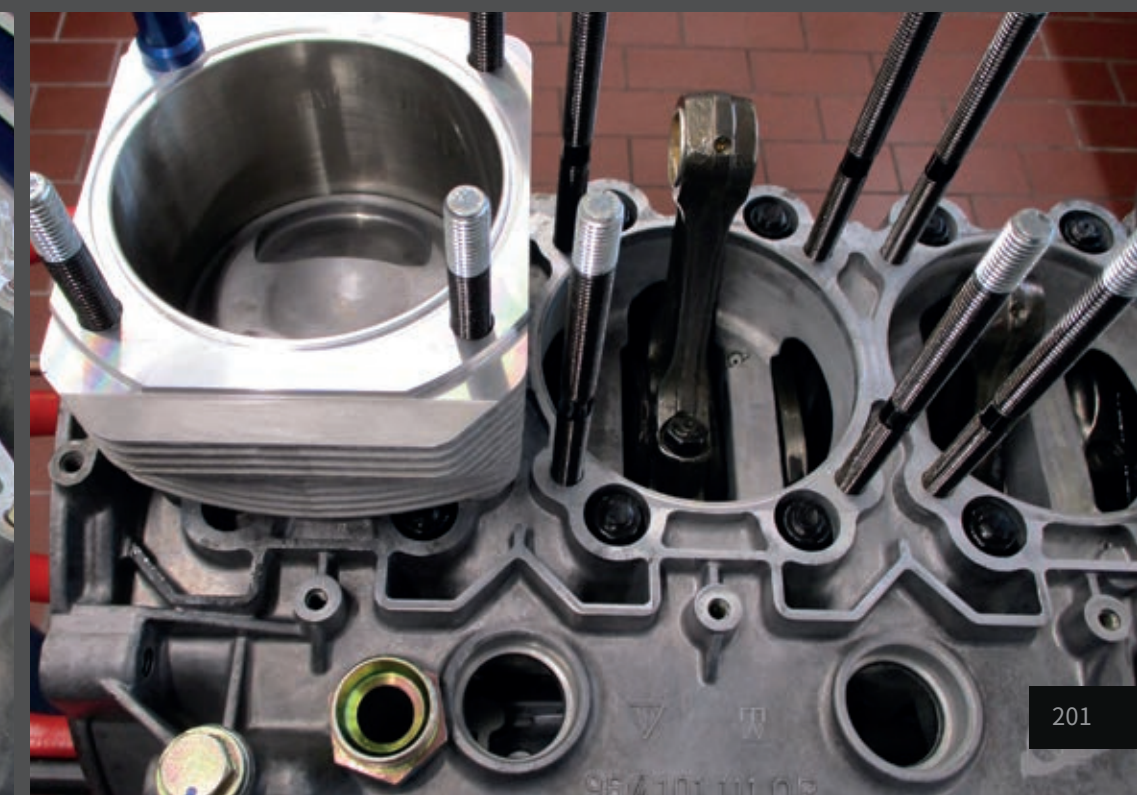
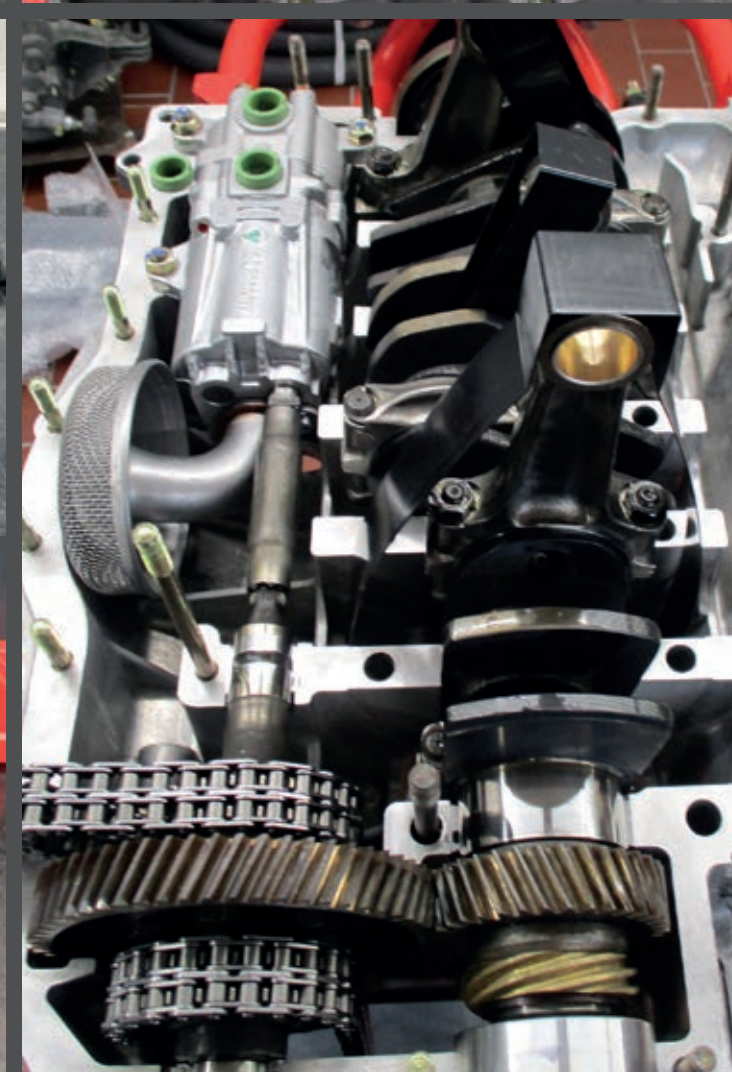
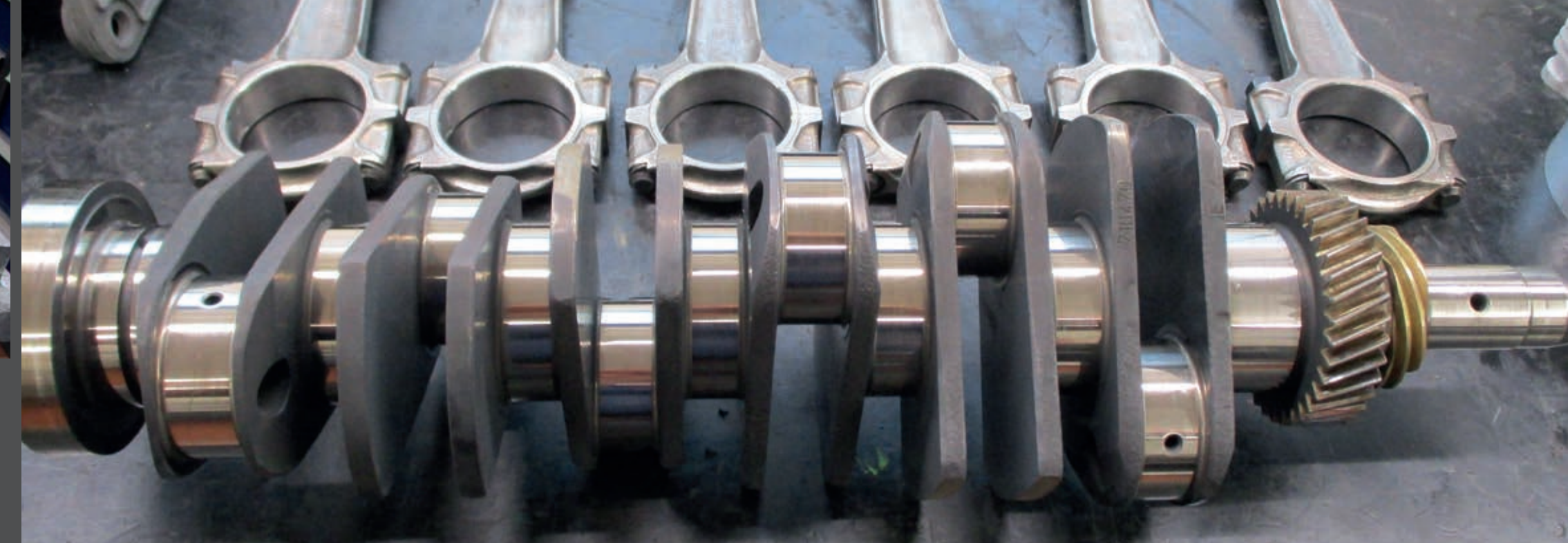
Nach dem Karosserieumbau zum ST werden alle Schweißarbeiten geglättet und versiegelt.

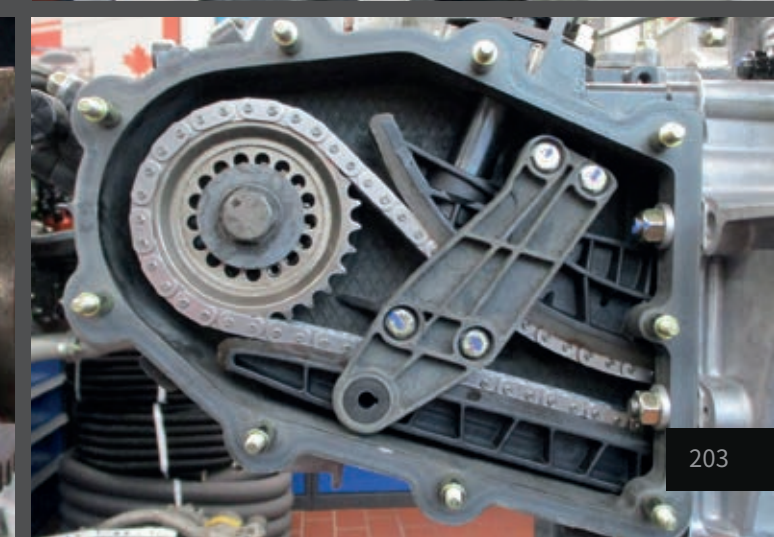
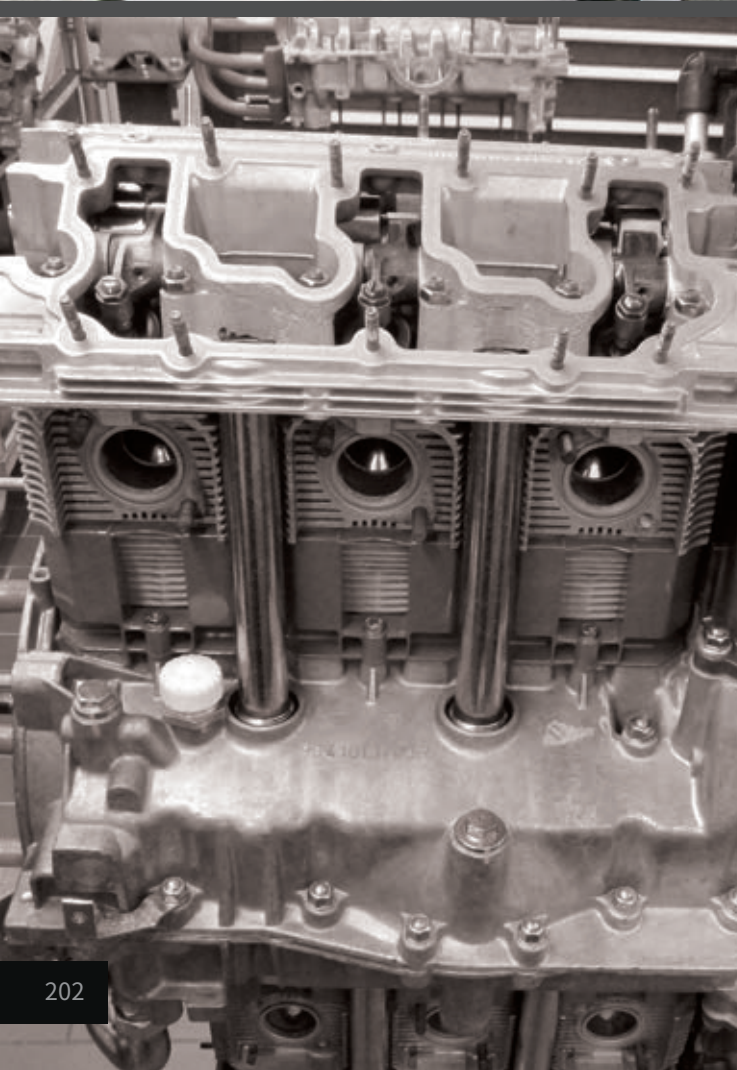
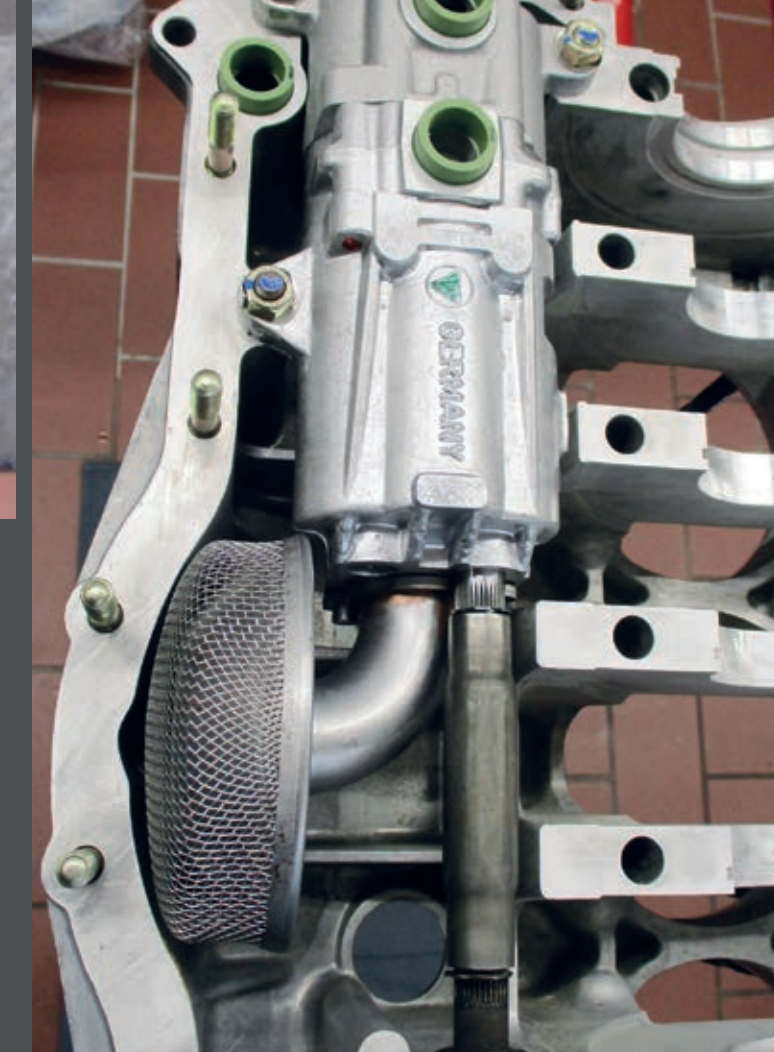
Die Karosserie wird dann gefüllt und feingeschliffen, anschließend mit Grundierung vorlackiert.

Nachdem die Vorlackierung durchgehärtet ist, dazu muss die vorlackierte Karosserie ca. 14 Tage bei Raumtemperatur ruhen, wird das Fahrzeug und die Anbauteile in mehreren Schichten lackiert und immer wieder poliert. So entsteht eine tiefe, hochglänzende Oberfläche, auch bei UNI-Lacken.

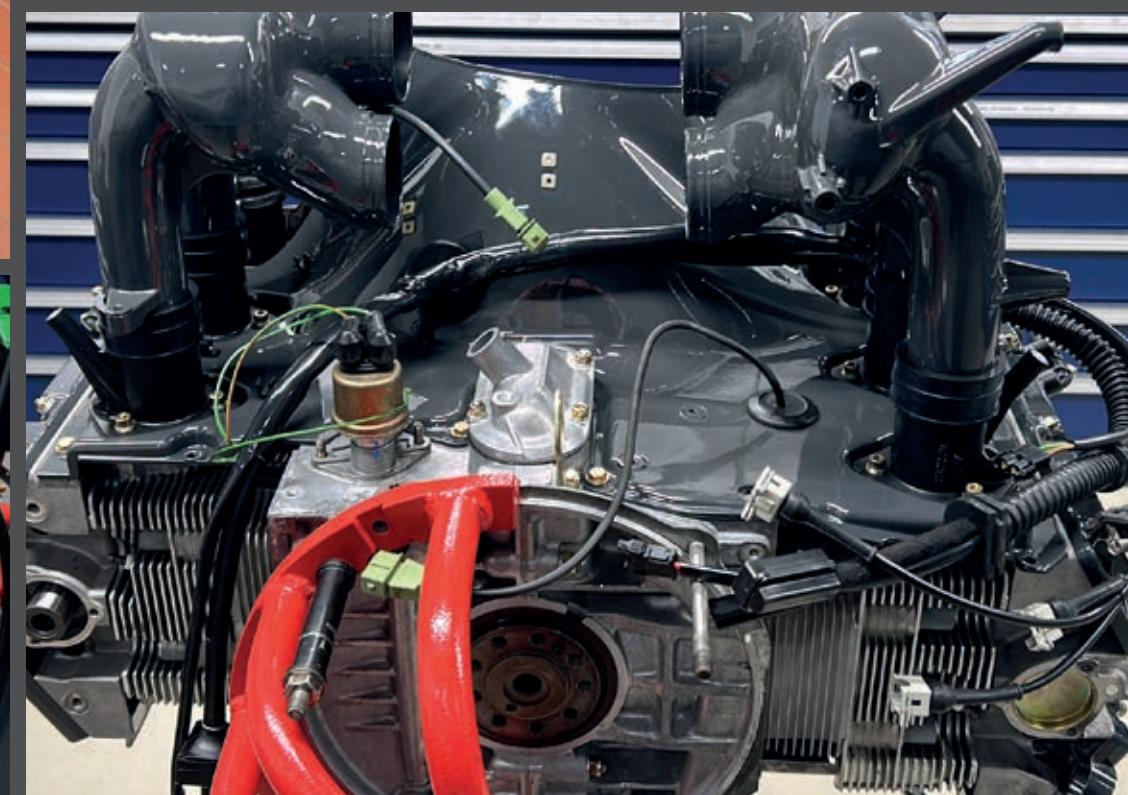
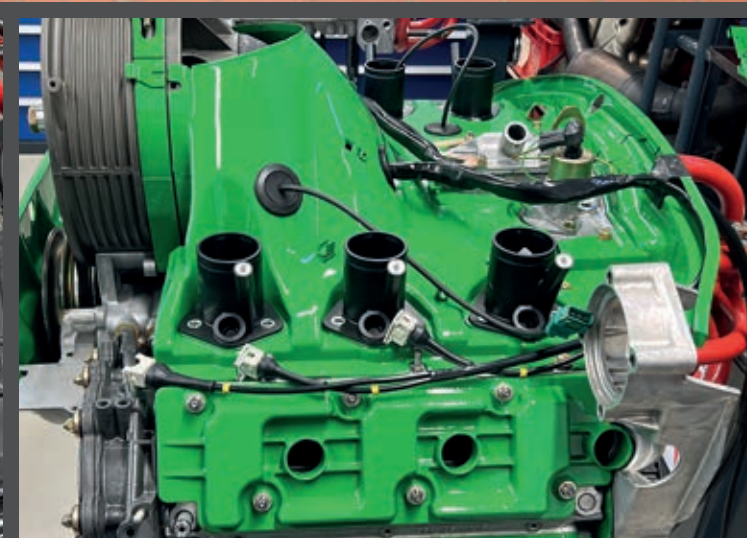


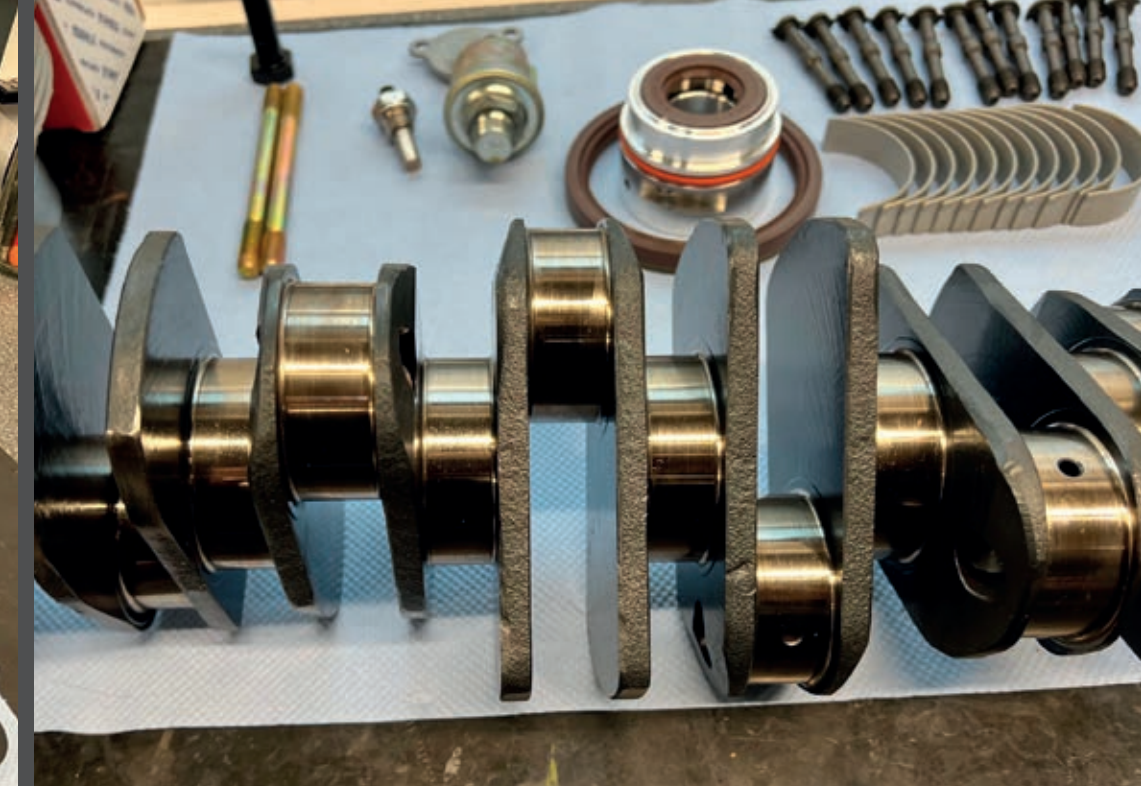
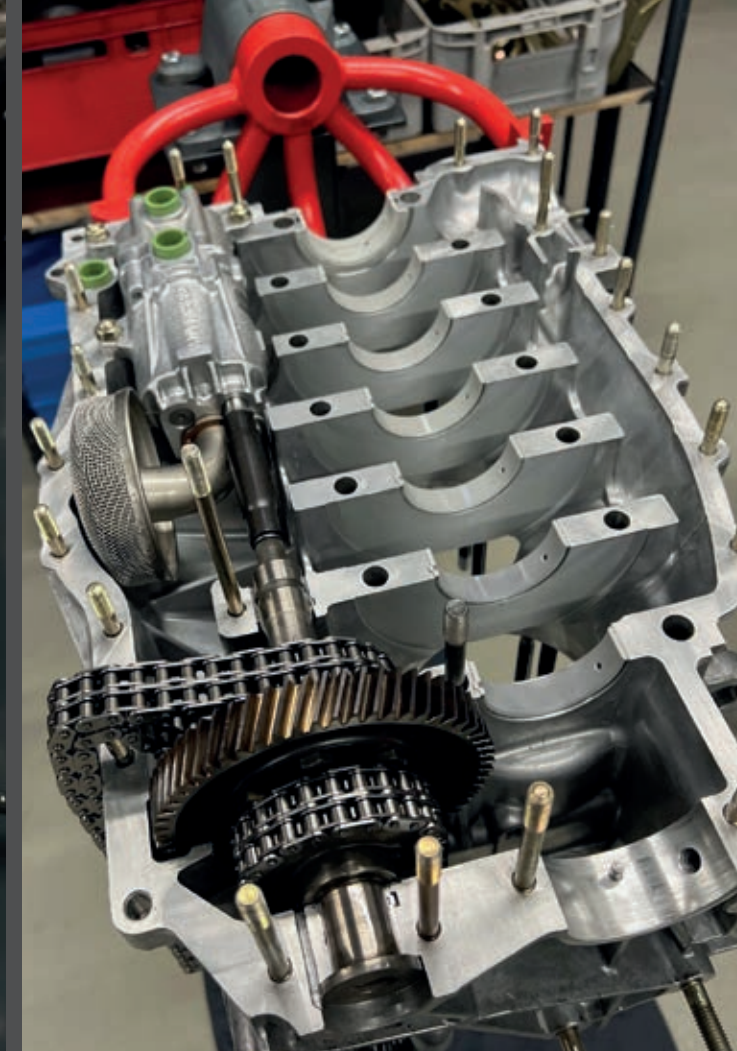


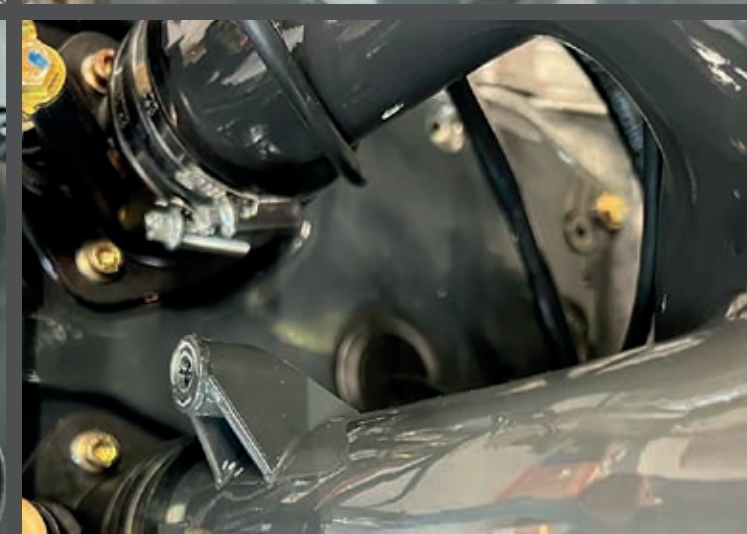
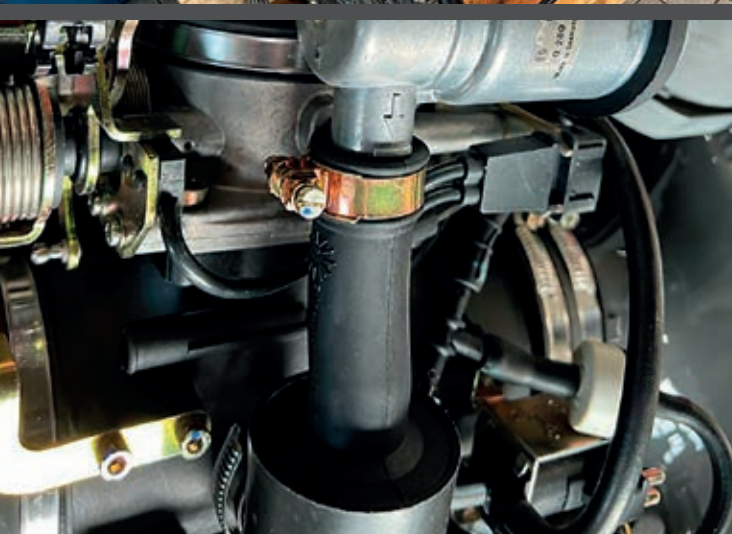
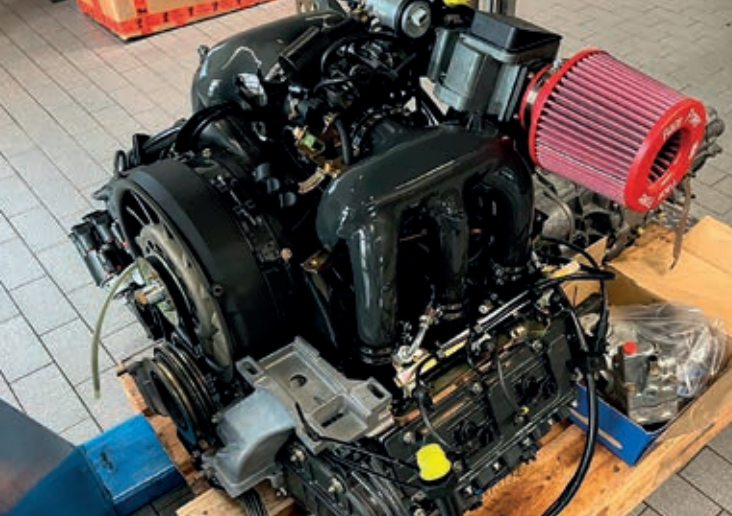












IMPRESSIONS | IMPRESSIONEN



We do pay a lot of attention to any detail, just for example our metal logos and badges. As you can see, we do buff and polish the sides and edges of our metal emblems, before we gold plate them. Just see yourself, our letter as we do it for our cars and the letter as its been done in the past and as you can buy the spare parts still today. The difference is in the details.

Wir bemühen uns um das kleinste Detail, so zum Beispiel die Schriftzüge, man sieht das wir selbst die Kanten unserer Schriftzüge komplett bearbeiten um diese dann zu vergolden. Im Vergleich sehen Sie Schriftzüge wie Sie damals üblich waren und wie man Sie heute noch als Ersatzteile kauft. Der Unterschied liegt eben im Detail.



964

ST

LOVE AND DEDICATION

In today's ever-evolving world of car design and technology, preserving and enhancing classic car models like the Porsche 911 of the 964 series through Backdate vehicles is a truly remarkable way to keep tradition alive. These fascinating „time machines on wheels“ will undoubtedly continue to play a pivotal role in the world of automotive culture in the years to come.

The meticulous restoration and the utilization of original engines, revamped with cutting-edge technology, underscore the authenticity and value of these vehicles. Upgrading to a larger 3.8-liter engine and boosting the performance to over 320 horsepower not only delivers breathtaking driving capabilities but also guarantees the reliability and durability that modern sports

car enthusiasts expect. This transforms the Backdate Porsche 911 ST into a unique fusion of classic charisma and contemporary dynamism.

Our modern exhaust system, crafted entirely from stainless steel and featuring 2 x 100-cell catalytic converters instead of the original 1 x 60-cell unit, represents one

of the technological innovations we've introduced. This ensures both environmental compliance and the unmistakable Porsche sound that enthusiasts cherish.

Moreover, since the original 964 models already included a hydraulic clutch, power steering, and an ABS braking system, the practicality of our ST models for everyday use is entirely trouble-free, even with their exceptional performance capabilities. To make the Backdate Porsche 911 ST even more user-friendly and in tune with the times, we integrate modern conveniences. A contemporary air conditioning system ensures comfort in all weather conditions, while LED headlights improve visibility and safety. A modern suspension enhances the vehicle's dynamics and handling, contributing significantly to performance and driving enjoyment.

The reduction in weight by approximately 150 kilograms, combined with the various suspension enhancements, bestows the vehicle with a level of performance that rivals modern counterparts. The increased power and reduced weight result in impressive acceleration and agile handling, elevating the driving experience to a whole new level. This makes the Backdate Porsche 911 ST a true dream for anyone seeking to blend classic style with modern power.

The PS Automobile ST MANUFACTURER, established in Germany for 27 years, has produced and delivered over 50 of these unique Backdate Porsches worldwide. The owner, Dirk Sadlowski, who has raced on various Porsche models himself, began restoring high-quality

historical Porsches over 25 years ago. In the nine years of intensive development and restoration, virtually every aspect of the vehicles has been meticulously addressed. Even the tiniest details, such as ventilation motors, expansion coolers, thermostats, and their controls, have been overhauled or replaced. Every screw and bolt is carefully treated, anodized, powder-coated, and specially coated and tempered. Even the wheel bolts are made from high-quality titanium steel to ensure that the lug nuts are not only secure but also meet the highest standards in terms of quality and durability.

In our metalworking department, we also produce high-quality interior applications, such as switches made from solid stainless steel or aluminum, further emphasizing our commitment to craftsmanship. Each vehicle is not only an icon of style but also a unique piece, as customers can infuse their individual ideas into the vehicles. The PS team eagerly takes on these challenges, wherever and whenever possible, to create our customers' very own dream cars.

The attention to detail also extends to the instruments, which are naturally overhauled and designed in a new, historical style. The numbers are green, the hands are white, just like the very first Porsche 911 models. This not only preserves the performance but also the authenticity and charm of these captivating vehicles at the highest level. A work of art is truly finished when there's nothing left to add, remove, or change. With modern manufacturing technology at our disposal, we have more innovations yet to come. We eagerly antici-

pate these advancements and work with immense passion and dedication on our Porsche 964 ST.

The love and dedication that go into every Backdate Porsche 911 ST result in an automotive masterpiece that embodies the essence of both classic heritage and contemporary ingenuity. We look forward to sharing these timeless marvels with enthusiasts around the world.

964 ST

LIEBE ZUM DETAIL

In der heutigen Zeit, in der Autodesign und -technologie ständig im Wandel begriffen sind, ist die Erhaltung und Weiterentwicklung von klassischen Automodellen wie dem Porsche 911 der Baureihe 964 durch Backdate-Fahrzeuge eine bemerkenswerte Art, die Tradition am Leben zu erhalten und gleichzeitig den Bedürfnissen und Wünschen der modernen Autoliebhaber gerecht zu werden. Und so werden diese faszinierenden „Zeitreisen“ auf Rädern auch in den kommenden Jahren zweifellos eine wichtige Rolle in der Welt der Automobilkultur spielen.

Die sorgfältige Restaurierung und die Verwendung originaler Motoren, die durch moderne Technologie aufgewertet werden, unterstreichen die Authentizität und den Wert dieser Fahrzeuge. Das Upgrade auf einen größeren Hubraum von 3,8 Litern und die Leistungssteigerung auf über 320 PS sorgen nicht nur für beeindruckende Fahrleistungen, sondern gewährleisten auch die Zuverlässigkeit und Haltbarkeit, die Fahrer von modernen Sportwagen erwarten. Damit wird der Backdate-Porsche 911 ST zu einer einzigartigen Synthese aus klassischem Flair und moderner Dynamik.

Die Karosserie wird in unserem Karosseriebau mit über 20 Jahren Erfahrung auf das legendäre schlanke Design der 70er Jahre 911er umgebaut. Es kommen nur Blechteile mit der originalen Form und in höchster Qualität zum Einsatz. Selbst unsere Stoßfänger bestehen, wie im Original, aus mehreren Bauteilen, um beispielsweise im Heck die hohen Temperaturen des Abgassystems auch langfristig gut und schadlos zu überstehen.

Die PS Automobile ST Manufaktur hat auch ein modernes Abgassystem für den Motortyp entwickelt. Die Anlage be-

steht komplett aus Edelstahl und verfügt über 2 x 100 Zellen Katalysatoren anstelle des Originalen mit nur 1 x 60 Zellen.

Da die originalen 964 Modelle bereits über eine hydraulische Kupplung, Servolenkung und ein Bremssystem mit ABS verfügten, ist der Nutzen unserer ST-Modelle auch zum täglichen Gebrauch völlig unproblematisch, trotz herausragender Fahreigenschaften. Darüber hinaus kommt ein modernes Entertainment- und Navigationssystem in unseren Fahrzeugen zum Einsatz, das den Komfort und die Benutzerfreundlichkeit für den täglichen Einsatz weiter steigert.

Um den Backdate-Porsche 911 ST noch benutzerfreundlicher und zeitgemäßer zu gestalten, werden moderne Annehmlichkeiten integriert. Eine moderne Klimaanlage sorgt für Komfort bei allen Witterungsbedingungen. LED-Hauptscheinwerfer verbessern die Sicht und tragen zur Sicherheit bei. Ein modernes Fahrwerk optimiert die Fahrdynamik und das Handling des Fahrzeugs, was ein erhebliches Plus für die Performance und den Fahrspaß darstellt.

Die Gewichtsreduzierung um etwa 150 Kilogramm, kombiniert mit allen Fahrwerksmaßnahmen, verleiht dem Fahrzeug eine Performance, die den modernen Fahrzeugen in nichts nachsteht. Die gesteigerte Leistung und das geringere Gewicht sorgen für eine beeindruckende Beschleunigung und eine agile Handhabung, die das Fahrerlebnis auf ein ganz neues Niveau heben. Dies macht den Backdate-Porsche 911 ST zu einem wahren Traum für jeden, der klassischen Stil mit moderner Leistung verbinden möchte.

Die PS Automobile ST MANUFACTUR, die bereits seit 27 Jahren in Deutschland tätig ist, hat bisher über 50 dieser einzigartigen Backdate-Porsches hergestellt und weltweit ausgeliefert. Der Inhaber, Dirk Sadlowski, hat selbst auf vielen verschiedenen Porsche-Modellen Rennen bestritten und begann bereits vor über 25 Jahren historische hochwertige Porsches zu restaurieren. In den nunmehr 9 Jahren intensiver Entwicklung und Restauration gibt es praktisch keinen Bereich an den Fahrzeugen mehr, den die PS Automobile nicht angegangen ist. Selbst kleinste Details wie die Lüftungsmotoren, die Expansionskühler, Thermostate und deren Steuerungen werden überholt oder ausgetauscht. Jede Schraube und jeder Bolzen wird bearbeitet, eloxiert, gepulvert, speziell beschichtet und getempert. Sogar bei den Radschrauben kommt hochwertiger

Titanstahl zum Einsatz, um sicherzustellen, dass die Radmuttern nicht nur festsitzen, sondern auch in Bezug auf Qualität und Haltbarkeit höchsten Ansprüchen genügen.

Auch in unserer Metallverarbeitung stellen wir hochwertige Innenausstattungsapplikationen her, wie zum Beispiel Schalter aus massivem Edelstahl oder Aluminium, die den hohen handwerklichen Anspruch noch weiter unterstreichen. Jedes Fahrzeug ist nicht nur eine Stilikone, sondern immer ein Einzelstück, da sich die Kunden ganz individuell mit ihren Ideen in die Fahrzeuge einbringen. Das PS-Team stellt sich diesen Herausforderungen, wo und wann immer möglich, um unseren Kunden ihr ganz persönliches Traumauto zu bauen.

Die Liebe zum Detail erstreckt sich auch auf die Instrumente, die selbstverständlich überholt und in einem neuen historischen Design angefertigt werden. Die Ziffern sind grün, die Zeiger weiß, genau wie bei den allerersten Porsche 911 Modellen. Damit wird nicht nur die Leistung, sondern auch die Authentizität und der Charme dieser faszinierenden Fahrzeuge auf höchstem Niveau gehalten. Es ist eine Hommage an die historische DNA des Porsche 911, die in den Backdate-Modellen in perfekter Harmonie mit modernen Verbesserungen weiterlebt. Natürlich ist ein Kunstwerk erst dann fertig, wenn man nichts mehr hinzufügen, weglassen oder verändern kann. Da uns moderne Fertigungstechnologie die Möglichkeit gibt, auch für unsere extrem kleine Serie hochwertige, anspruchsvolle neue technologische Entwicklungen zu implementieren, haben wir noch einiges, was noch kommen kann. Darauf freuen wir uns und arbeiten mit viel Leidenschaft und Herzblut an unseren Porsche 964 ST.



THE ART OF CLASSIC PORSCHE | SPORTCARS | RACINGCARS | SPORTPROTOTYPES

EUROPE:

GERMANY

PS Automobile GmbH - Dirk Sadlowski

Mobil: +49 172 528 4914

Mail: dirk@psautomobile.de

Hansastraße 25

59557 Lippstadt

Fon: +49 29 41-94 80 522

NORWAY

Jan Erik Hansen - MOCOM A/S

Mobil: +47 992 94 410

Mail: jeh@mocom.as

3039 Drammen

USA:

CHARLOTTE, NORTH CAROLINA

Martin Steger

Mobil: +1 (321) 863 39 03

Mail: martin@psautomobile.de

CHARLOTTE, NORTH CAROLINA

Michael Meyersohn

Mobil: +1 (412) 983 66 19

Mail: mikeymflyer@yahoo.com

PARADISE VALLEY, ARIZONA

Thomas Waite

Mobil: +1 (602) 793 33 15

Mail: twaite@gmail.com

HOUSTON, TEXAS

Stefan W. Kreuzer

Mobil: +1 (832) 878-1071

Mail: stefan@inov8hc.com

HOUSTON, TEXAS

Sam Qureshi - Net Car Showroom

Mobil: +1 (832) 455-5746

Mail: sqnetcarshowroom@gmail.com

NOTES | NOTIZEN



THE ART OF CLASSIC PORSCHE | SPORTCARS | RACINGCARS | SPORTPROTOTYPES