

Sonderheft 1/2009

KLASSIK

Auto Bild

KLASSIK

Das Magazin für Oldtimer und Youngtimer

★ Faszination ★ Fahrgefühl ★ Technik ★ Geschichte ★

SONDERHEFT

DAS GROSSE CABRIO-SONDERHEFT



Mercedes SL



Alfa Romeo Spider



Chevrolet Corvette



Saab 900



VW Golf

50 Cabrio-Klassiker, die glücklich machen



VW Käfer



Citroën 2CV



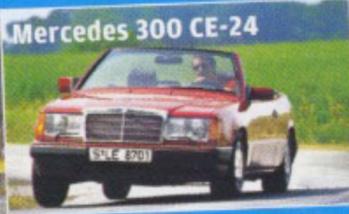
BMW 325i



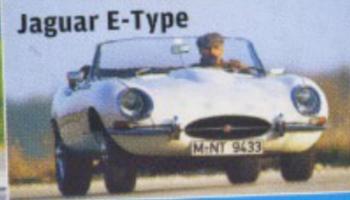
Mazda MX-5



Triumph Spitfire



Mercedes 300 CE-24



Jaguar E-Type

★ Stärken und Schwächen ★ Preise ★ Klubadressen ★

EXTRA
Die ultimative Cabrio-Kaufberatung für alle Marken und Modelle!

Porsche 911 Speedster



S-LR 4166

PLUS: KLASSIK-TERMINE 2009



DAS GELB LIEGT AUF DER STRASSE

Weniger ist mehr, dachte
Porsche und speckte 1993 den
Elfer ab. Das Ergebnis
hieß Speedster. Mal wieder



TEXT: JAN-HENRIK MUCHE FOTOS: ANDREAS LINDBLAHR





Auch wenn der bunt und sparsam ausgestaffierte Speedster Optimismus verbreitete: Anfang der 90er-Jahre sah sich Porsche seiner größten Krise gegenüber

Die Situation war paradox: Dunkle, bedrohliche Wolken hingen über Zuffenhausen, der nächste Sturm zog auf, und Porsche ließ die Sonne rein, und zwar mit aller Macht der Verzweiflung. Als Reminiszenz an den altherwürdigen 356 Speedster und verkaufsfördernden Nachklapp zum 1989 aus der Taufe gehobenen 911 Speedster 3.2 strickte Porsche 1993 den aktuellen 911 zum sportlichen Sparmodell für 131.500 Mark um. Damit startete der neue Carrera Speedster neben Coupé, Cabrio und Targa als vierte Karosserievariante der Baureihe 964 zu einer Zeit ins Rennen, in der keiner wusste, ob Porsche noch lange eigenständig am Markt sein würde.

Die letzten Geschäftsjahre waren verheerend verlaufen, die Hoffnungen ruhten auf dem jungen Vorstandssprecher Wendelin Wiedeking, und die Speedster-Werbung klang wie das laute Pfeifen im dunklen Wald: „Der Spaß an einem richtigen Sportwagen lässt sich nur steigern, indem man die Hälfte weglässt. Am besten die obere.“

Das System Speedster hatte schon zweimal funktioniert. Von 1954 bis 1958 spielte der leicht gemachte Ur-Speedster die Rolle des Club-Racers für die jungen Wilden der US-amerikanischen Westküste. Vom Ur-Konzept, einem gestrippten Einsteigermodell für Motorsport-Ambitionierte, war schon bei der zweiten Auflage von 1989 nichts mehr übrig. Der 911 Speedster 3.2 war ein Auto für jene Käufer, die jeden anderen Porsche schon einmal besessen hatten. 112.000 Mark für einen komfortarmen, am Ende seiner Laufbahn stehenden 911 wurden dankbar bezahlt, die Weiterverkäufer machten saftige Schnitte. Der dritte Auf-

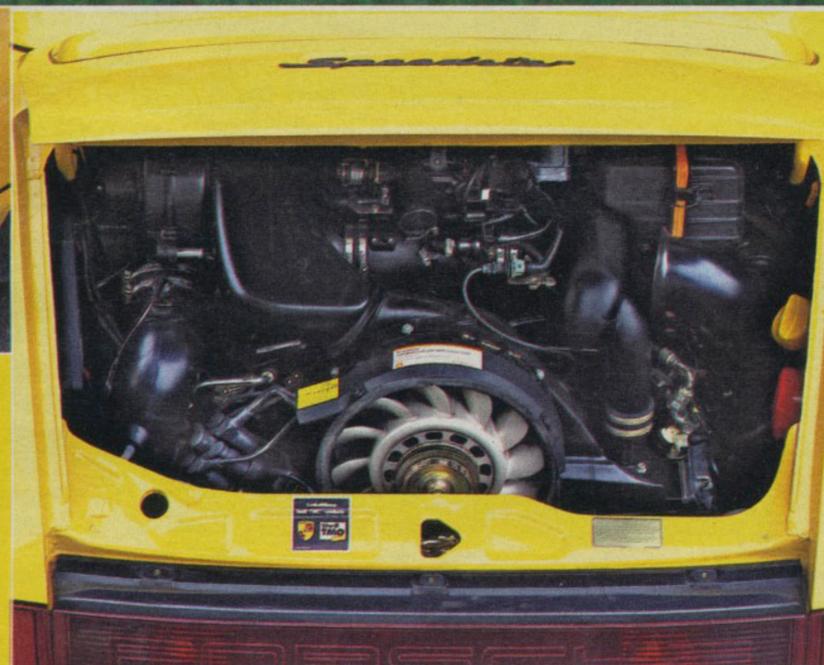
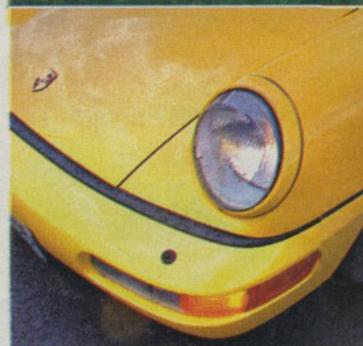
schnitt basierte auf dem 1988 vorgestellten 964 und war wie Nummer 2 ein Liebhaberauto, das von Anfang an seiner Funktion beraubt wurde.

Als Geschäftsmodell ging der Carrera 2 Speedster mit nur 930 verkauften Exemplaren in zwei Produktionsjahren nach hinten los, Porsche hatte mit 3000 Einheiten kalkuliert. Als Prestigeobjekt ging er dafür wie die Hölle. Ein 964 Speedster wurde nur selten gefahren, viel zu oft diente er zum Angeben und Vorzeigen wie der prähistorische Rotwein im Kellerregal.

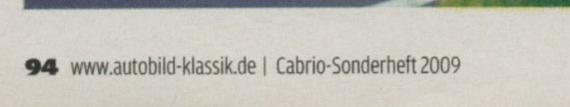
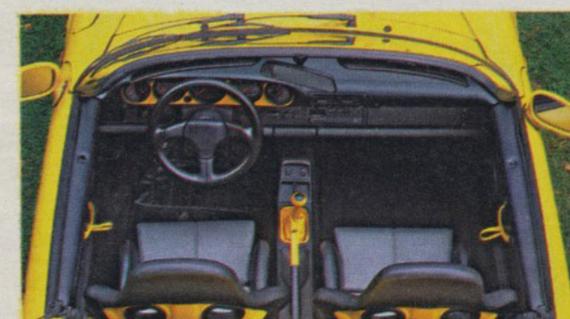
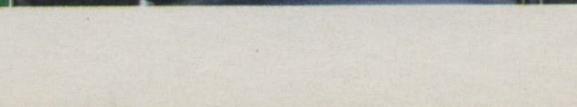
Das war unfair, weil der Carrera 2 Speedster tatsächlich ein Sportwagen ist und viel mehr kann, als seine saturierten Besitzer ihm jemals abzuverlangen bereit waren.

Porsche war der Ur-Philosophie früher Jahre gefolgt, hatte an Komfort-Details gespart und bot ausschließlich den Standard-Motor der Baureihe an (3,6 Liter, 250 PS). Bis auf ganz wenige Ausnahmen für gute Freunde des Hauses, die sich den breiten Turbo-Look wünschten, diente ausschließlich die schlanke Karosserie der Sauger-Variante als Basis. Dem klassischen Heckantrieb wurde der Vorzug gegenüber der neu erhältlichen Allradtechnik des Carrera 4 gegeben, die flache Frontscheibe duckte sich tief über die Insassen. Es gab keine Türablagen und auch keine Notsitze mehr, weil sich unter dem buckligen Fiberglas-Deckel das Notverdeck versteckte und zum Öffnen der Türen simple Lederschlaufen dienten.

Die waren wie der Instrumententräger, die Rückseite der Recaro-Sportsitze und der Ledersack des Schalthebels in Wagenfarbe gehalten. Und wer es ganz undezent wollte, bekam auch die Räder in Wagenfarbe lackiert. Das war typisches 90er-Jahre-



Gelb-Sucht: Chefdesigner Harm Lagaay hatte der Porsche-Palette Signalfarben verschrieben, und „Speedgelb“ kleidete den Speedster natürlich besonders gut. Die passend zur Lackierung abgestimmten Innenraumdetails waren Serie, die Cup-Räder in Wagenfarbe kosteten allerdings Aufpreis



DATEN & FAKTEN PORSCHE 911 SPEEDSTER

TECHNISCHE DATEN Sechszylinder-Boxermotor • Hubraum: 3600 cm³ • Leistung 250 PS bei 6100 U/min • max. Drehmoment 310 Nm bei 4800 U/min • Fünfgang-Schaltgetriebe/Viergang-Tiptronic • Hinterradantrieb • Länge/Breite/Höhe 4250/1652/1280 mm • Radstand 2272 mm • vorn McPherson-Federbeine an Doppel-Dreieckquerlenkern, hinten McPherson-Federbeine an Schräglenkern • Schraubenfedern rundum • Leergewicht 1350 kg • Spitze 260 km/h • Beschleunigung 0 auf 100 km/h in 5,7 s • Verbrauch 11 l Super plus/100 km

STÄRKEN Exklusiv und sehr sportlich, kein anderer luftgekühlter Elfer ist offener, klassisch-reizvolle Kombination aus viel Leistung und wenig Gewicht

SCHWÄCHEN Kostspielig in jeder Hinsicht, im Vergleich zum billigeren 964-Cabrio weniger Komfort und Platz, häufig extreme Farben, undezentes Auftreten

PREISE	Zustand (Marktwert in Euro)*				
1992:	1	2	3	4	5
139 000 DM	89 000	64 000	50 000	k. N.	k. N.

KLUBS Porsche Owners Club Germany - 964 Speedster Registry, Drosselstraße 8, 63263 Neu-Isenburg, www.pocg.de

LITERATUR Alexander Knoll: „Das neue große Porsche 911-Buch“, Heel Verlag, 39,90 Euro

BEWERTUNG	Alltagstauglichkeit	Reparaturfreundlichkeit	Unterhaltskosten	Verfügbarkeit	Preisprognose
	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★

*QUELLE: AUTO BILD KLASSIK SONDERHEFT PREISE/GOLDITAX

Schickimicki, aber unauffällig wollte so ein Speedster ja sowieso nie sein. Der aufgebrezelte Habitus und die lifestyleorientierte Kundschaft schadete allerdings seinem Ruf, es fiel schwer, ihn ernst zu nehmen. Als Sportwagen von Klasse wurde der Speedster nie betrachtet, aber im Test erwies er sich als heißes Eisen, das enorm schnell und beeindruckend fahrsicher um den Parcours getrieben werden konnte.

8475 Mark billiger als ein Carrera 2 Cabriolet war der Carrera 2 Speedster. Er blieb vorerst der letzte. Als Wendelin Wiedeking übernahm und sich langsam die Wolken über Zuffenhausen verzogen, war für Spielereien ohne Schönwetter-Prognose kein Platz mehr. ■