

sport auto

AUSGABE 6/2019

WERT
90 980
EURO



WÄHLEN SIE DIE BESTEN SPORTWAGEN!
Gewinnen Sie einen BMW-Alpina XD4!



Hightech oder Old School?
Der neue Porsche 911 Carrera S
im Duell mit dem Erzrivalen!

911 GEGEN CORVETTE



Nur leicht oder auch schnell?
Supertest: Alpine A110 auf der Nordschleife



Spitzenspiel in der Kompaktklasse
Civic Type R gegen Mégane R.S. Trophy



Wer hat in Le Mans die besten Karten?
Vorschau auf den WM-Höhepunkt



V8 IM VERGLEICH Ford Mustang, Dodge Challenger, Chevy Camaro



EXKLUSIV So fährt der 911 Speedster



Flirtfaktor gleich Unterhaltungswert

Der Speedster ist ein Gassenhauer – in jeglicher Hinsicht. Der Handschalter ist übrigens sicher, verspricht Preuninger. Bei den GT3 lägen die Take-Rates um 40 Prozent. „Wir wären ja doof, würden wir das nicht bedienen.“



Mal richtig schön draußen sitzen

Das Heritage-Kit bringt Rennsport-Look der 50er und einen korrespondierenden Innenraum. Das Offenfahrgefühl ist intensiv, aber nie zugig. Der Speedster wiegt 120 kg weniger als das aktuelle 992 Carrera Cabrio

Als die Bilder im Kasten sind und sich der Catwalk zu einer kurvigen strada comunale gen Gebirge verwandelt, wechselt Sardinien urplötzlich die Tapete. Aus eitel Sonnenschein wird Drama: Palmen krümmen sich unter gewaltigen Windböen, die Schäfchenwolken sind zu bedrohlichen Gestalten mutiert. Cabrio-Wetter? Sieht anders aus. Und doch ist die Kulisse wie gemalt für ihren Hauptdarsteller – den 911 Speedster, der wieder ein echter sein will, ein herber, nachdem der Vorgänger doch etwas arg weit ins Chichi-Gebiet abgedriftet war.

Best of Five

Mit 1948 Exemplaren und dem entrückten Preis von 269.274 Euro ist das Jubiläumsmodell eigentlich nur eine Randerscheinung, dennoch sei es von wesentlicher Bedeutung, sagt Andreas Preuninger, Leiter GT-Fahrzeuge: „Der 911 ist die Ikone von Porsche, und die Ikone des 911 ist der Speedster!“

Fünf Kapitel umfasste dessen Geschichte bislang. Er, der 991, ist nun Nummer sechs. Und derjenige, der die Modelllinie wieder zurück zu ihren Wurzeln führt. Prägend war daher vor allem das Original, der 356 Speedster, von dem er die puristischen Grundprinzipien adaptiert. Und: den Rennsport-Look des sündteuren, aber verboten gut aussehenden Heritage-Pakets mit Startnummer, Gesichtsmaske, goldenen Schriftzügen und cognac-schwarzem Interieur. Als zweite Inspirationsquelle diente der 964. Er war der Erste (und Einzige) aus der Reihe, der in kleineren Details bereits Parallelen zu den ganz sportlichen Burschen unterhielt. Und genau die weitet der Neue jetzt aus – charakterlich ebenso wie substanzuell.

Im Grunde setzt er sich aus drei Modellen zusammen. Der verstärkte, breit-spürige Rumpf stammt vom Carrera 4 Cabrio, Fahrwerk und Antrieb decken sich weitestgehend mit dem GT3 Touring, die kohlefasernen Karosserieteile im Frontbereich spendete der 911 R. Alles oberhalb der Gürtellinie, also das, was den Speedster zum Speedster macht, ist eigenständig. Die Frontscheibe ist kürzer, die Seitenscheiben kleiner als beim normalen Cabrio. Der CFK-Heckdeckel, der trotz seiner Größe nur 10 Kilo wiegt, wölbt sich zu einer Double-Bubble, die das G-Modell einst etablierte. Und natürlich steckt darunter ein Stoffverdeck, bei dem noch selbst mitgebastelt werden darf/muss: Ver- und Entriegelung erfolgen auf Knopfdruck, der Rest per Muskelkraft – Kraft in Anführungszeichen.



LOVE IS IN THE AIR

EINER FEHLTE NOCH IM BUNDE 991: DER SPEEDSTER. ALS IDEE BEIM KAFFEEKRÄNZCHEN GEBOREN, KOMMT ER NUN QUASI ALS DIREKTUMSETZUNG: MOTORSPORTIV, STILECHT, RICHTUNGSWEISEND.

TEXT STEFAN HELMREICH FOTOS ROSSEN GARGOLOV



DATEN & FAKTEN

Porsche 911 Speedster

Motor Sechszylinder-Boxermotor, Bohrung mal Hub (mm) 102,0 x 81,5, Hubraum 3996 cm³, Verdichtung 13,3:1, Leistung 510 PS (375 kW) bei 8400/min, Drehmoment 470 Nm bei 6250/min

Kraftübertragung Hinterradantrieb, manuelles Sechsganggetriebe, Differenzialsperre, PSM

Bremsen Innenbelüftete Keramikscheiben rundum, Durchmesser 410/390 mm, ABS

Bereifung 245/35 R 20 vorn und 305/30 R 20 hinten auf 9,0- und 12,0-Zoll-Felgen

Karosserie Zweisitziger Roadster, L x B x H (mm) 4562 x 1852 x 1250, Radstand 2457 mm, Tankvolumen 64 Liter, Gewicht 1465 kg, Leistungsgewicht 2,9 kg/PS

Fahrleistungen* 0-100 km/h in 4,0 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 310 km/h, Verbrauch 13,8 Liter Super Plus/100 km

Grundpreis 269 274 Euro

* Herstellerangaben

Dach zurückziehen, Klappe zu, schon steht man oben ohne da. Anziehen? Genauso, bloß andersrum, außer dass noch die beiden Eselohren der Kapuze festgeclipst werden müssen. Preuninger verrät, dass es sogar Überlegungen gegeben habe, das Verdeck komplett wegzulassen. Aus Rücksicht auf die Nutzbarkeit sei man davon aber ebenso abgerückt wie vom spartanischen Tonneau-Konstrukt der Studie.

Renntechnik genussoptimiert

So oder so: Einer wie er ist nix für Stubenhocker. Also raus an die zunehmend frische Luft und rein in die ungestüme Wetterfront. Die schnippische Kuppelung bedarf einer kurzen Kennenlernphase, die Sechsgangschaltung hingegen wächst direkt am Körper an. Die Gänge klacken ineinander wie magnetische Lego-Steine, eine (abschaltbare!) Zwischengasautomatik überbrückt das Schleppmoment beim Runterschalten. PDK? Gibt's nicht, passt nicht! Weder zum Konzept noch zum Fahrverhalten, das vom Engagement lebt und umso besser wird, je mehr man investiert.

Der Speedster ist kein Racer, kann und möchte aber auch nicht ganz aus seiner Haut. Die Cup-Reifen sind obligatorisch, Speedbumps teils echte Hindernisse, ein Infotainment-System gibt es nur auf ausdrücklichen Wunsch. Sprich: Der Purismus ist allgegenwärtig, verklärt einen aber nicht. Vor allem das Fahrwerk trifft das Thema auf den Punkt. Die Federraten entsprechen exakt jenen des GT3, die zweistufigen Dämpfer jedoch sind etwas lieblicher abgeschmeckt. Beim Dahinrollen spürt man zwischen den Modi kaum einen Unterschied. Erst wenn man Querkraft in die Gebeine hebt, macht sich die höhere Widerstandskraft der Sport-Stufe bemerkbar – überaus positiv.

Oben in den Bergen purzelt die Temperatur dann tief ins Einstellige, immer wieder tröpfelt's. Kurz werden die Optionen diskutiert. Mütze auf? Oder Flucht? Auf Kopfschütteln folgt Nicken, dann macht der Speedster kehrt und stürzt sich in die nächste Serpentina-Orgie. Anfangs ist noch etwas Untersteuern im Spiel, dann haben sich die Michelins wieder warm gerubbelt, und die 1465 Kilo pappen am Asphalt wie Kaugummi.

Die Vorderachse krallt sich eine Kurve nach der anderen, legt sie zurecht, das Heck tritt nach. Erst fährt man sich in einen Rhythmus, dann in Rage, wobei die Stimmung immer auch von äußeren Einflüssen abhängt: Mal schwappt die besänftigende Würze des Meeres herein, dann schnupperst du aber auf

einmal wieder Motorsportluft, weil der Speedster einer schnellen Rechts besonders akkurat über den Scheitel gebürstet ist. Das Beste an alldem: Es gibt kein Entrinnen. Man ist umzingelt von Fahrgefühlen. Sie sind überall. Im Haar, an der Fußsohle, im Hintern, vor allem aber in den Fingerspitzen. Wie hat es neulich ein Kollege formuliert? „Bei einem 911 musst du die Spurstangenköpfe durch die Lenkung spüren!“ Bei diesem hier wirkt die Bindung derart real, dass du nach dem Aussteigen nachguckst, ob du Schmierfett an den Händen hast.

Dabei ist das Handling nur ein Bestandteil der besonderen Intensität, den zweiten steuert der Motor bei – jene Legende der Leidenschaft, der Vierliter-Sauger mit Verwandtschaft in Le Mans: Titanpleuel, Trockensumpf, starrer Ventiltrieb, 9000 Touren und dazu diese Kraftentfaltung, die dich mit der konzentrierten Wucht eines Dampfstrahlers nach vorne presst, gleichzeitig aber wie Schampus über den Rücken perlt.

Ja, man kennt sich. Oder besser: meint sich zu kennen. Denn obwohl der Boxer in seiner Charakteristik ganz der Alte bleibt, ist er in vielen peripheren Bereichen komplett neu.

Stärker und leichter trotz OPF

So bedingen die verschärften Abgasgesetze den Einbau von Ottopartikel-Filtern. Die Dinger sind schwer und kosten in der Regel Power, was Porsche aber nicht davon abhalten konnte, die Leistung gegenüber dem GT3 noch mal um 10 auf 510 PS zu steigern, den Drehmomentverlauf anzufetten und die Auspuffanlage mittels extrem dünner Bleche zu erleichtern. Um 10 Kilogramm! Mit an Bord ist nun außerdem eine Ansaugung mit Einzeldrosselklappen. Nicht um das Ansprechverhalten zu verbessern. „Mit dem waren wir ganz zufrieden“, sagt Preuninger. (Zu Recht, sagen wir!) Nein, tatsächlich dient sie in erster Linie der Emissionsreduktion und hat so maßgeblichen Anteil daran, dass dieser Antrieb „unsere Plattform für die Zukunft ist“.

Passend zu den Aussichten swicht nun auch der sardische Himmel auf rosig um, während der Speedster die letzten Geraden Richtung Wasser inhaliert. Noch einmal reinspüren, ob der Feuer-eifer der sechs Zylinder auch wirklich nicht verloren ging. Noch einmal hinhören, ob das Hochdrehröhren weiterhin so herrlich heiser klingt. Noch einmal. Und noch einmal. Es folgen Gewissheit, Gänsehaut – und ein kitschiges Bühnenbild am Horizont, das so gar nicht zu seinem Hauptdarsteller passen will. ☺



Neu ausgerichtet, aber traditionell

Als erster Speedster ging der 964 auf Tuchfühlung mit den Rennsportmodellen. Der Neue ist nun nichts anderes als ein GT3 mit Mütze. Beim Dach muss man mit anpacken. Innen: grün hinterleuchtete Analoginstrumente



„DER 911 IST DIE IKONE VON PORSCHE, DIE IKONE DES 911 IST DER SPEEDSTER“

ANDREAS PREUNINGER

