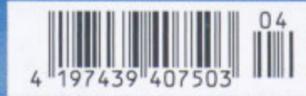


PORSCHE
FAHRER

PORSCHE FAHRER

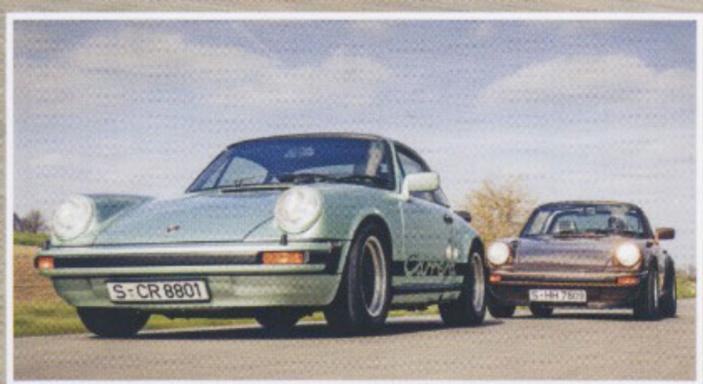


Ausgabe 4-2019
August / September /
Oktober 2019
€ 7,50 (D) · € 8,70 (A)
CHF 11,50 · € 8,90 (B/L)
€ 9,90 (E/I)

DEUTSCHLANDS
GRÖSSTES
UNABHÄNGIGES
PORSCHE
MAGAZIN



Der letzte, der offenste 991 SPEEDSTER NO.5



Evolution
911 Carrera 3.0



Revolution
50 Jahre 917



Innovation
996 Carrera 4 Cabrio

MADE BY PORSCHE – PORSCHE SPEEDSTER TYP 991

NEED FOR SPEED

Dieses Auto kommt spät. Es sollte eigentlich schon vor einem Jahr erscheinen, doch zuvor erlassene strengere Emissionsvorschriften hatten die Porsche-Ingenieure schlussendlich etwas länger beschäftigt. Hinsichtlich der Verspätung wird man dieser letzten 991-Variante gegenüber jedoch nachsichtig sein. Es ist schließlich ein Speedster!



Schlüsselreize. Die Abdeckung der Notsitze und die ins Heck laufenden Höcker sind typisch Speedster.



Das Heritage-Design-Paket, nur mit Lack in GT-Silbermetallic erhältlich, bietet eine Kombination aus sportlicher Nostalgie und Luxus.

Wie bereits viele Speedster zuvor ist auch dieser der Schwanengesang einer Modellreihe, in diesem Fall eben der des 991. Das Platznehmen hinter dem Steuer sorgt nach den Erfahrungen mit dem futuristischen digitalen Cockpit des 992 für eine Überraschung. Und zwar für keine schlechte, denn es ist, als ob man einen alten Freund an der gleichen Stelle trüfe, an der man vor einiger Zeit auseinandergegangen war. Die Zeigerinstrumente, auf die man blickt, sind genau das, was sie sind – nämlich Zeigerinstrumente und keine digitalen Imitationen davon. Bestellt man den Speedster dazu noch ohne das Porsche Communication Management (PCM), ist auch der große Bildschirm in der Mitte der Schalttafel verschwunden. Damit wird der Wagen zwar nicht gleich zum Klassiker, aber zweifellos wirkt es erfrischend einfach und irgendwie vertraut.

Besonders ist auch, wie die niedrige Frontscheibe des Speedster zusammen mit der direkt hinter dem eng anliegenden Schalensitz endenden Karosserie subtil das Empfinden verändert, worin man eigentlich sitzt. Das ausladende Heck, ein komplexes Gebilde aus Kohlefaser, ist das größte, das Porsche jemals an einem Serienwagen verbaut hat. Es wiegt trotzdem nur 10 Kilogramm und hat eine geringere Höhe als das der bisherigen 911 Speedster. Von ihnen hat der Neue durchaus stilistische Anleihen genommen, aber er ist ein eigenes Auto trotz des gemeinsamen traditionsreichen Schriftzuges.

Er schaut lang aus, länger als jeder 911 vor ihm, und wirkt dadurch noch verwegener. Der Steinschlagschutz an den Flanken soll die enormen Abmessungen der Karosserie kaschieren; eine ähnliche Wirkung hat auch das Heritage-Design-Paket, das es wahlweise mit oder ohne weiße Startnummernfelder gibt.

FINALE DER BAUREIHE 991

Der vordere Stoßfänger erhält dann ebenfalls eine weiße Lackierung, die oben auf beiden Kotflügeln pfeilförmig nach hinten ausläuft. Das Paket ist nur in einer Außenfarbe erhältlich, GT-Silbermetallic, und beinhaltet außerdem neben einer geschmackvollen Innenausstattung in schwarzem und cognacfarbenem Leder auch einige nostalgische Porsche-Wappen und goldfarbene Speedster-Schriftzüge.

Gerade einmal 1948 Speedster werden gebaut, und wenn Sie nicht bereits Ihre Bestellung aufgegeben haben, werden Sie wahrscheinlich leer ausgehen. Die Idee dazu geht auf das Jahr 2014 zurück, als einem handverlesenen Zuschauerkreis in Verbindung mit dem damals ebenfalls noch geheimen 911 R eine Konzeptstudie gezeigt wurde. Wie der R entstand auch der Speedster in der Motorsportabteilung und ist ein Lieblingsprojekt von Andreas Preuninger, dem Leiter Motorsport/GT-Straßenfahrzeuge.

Seit er bei Porsche arbeitet, wollte er einen Speedster bauen und ließ sich dabei von den frühen 356 und dem

964 Speedster inspirieren. Für die Umsetzung nahm er ein Cabriolet aus der laufenden Produktion und brachte es in die verschwiegene Werkstätten seiner Abteilung.

Das Ergebnis war ein Mix aus eben diesem Cabriolet und einem 991 GT3 der ersten Serie – gut genug, um eine Freigabe für die Produktion zu erhalten. Er wartete noch ein wenig mit dem Bau, aber jetzt ist es da. Und es ist ein eindeutiges GT-Produkt, gebaut nach der wahren Lehre der ursprünglichen Speedster.

Geringes Gewicht war ein Ziel, wenn nicht sogar der bestimmende Faktor beim Bau. Preuninger räumt ein, dass man nicht um das letzte Gramm Gewichtsparsnis kämpfte oder über Rundenzeiten diskutierte. Hier ging es mehr um das Fahrerlebnis und das Fahrgefühl und weniger um die Sektorzeiten in einer Runde.

In dieser Hinsicht gibt es auch eine enge Verwandtschaft zum 911 R, einer puristischen Fahrmaschine, in die ganz zufällig erhebliches Wissen aus Porsches Motorsportabteilung einfließt. Die Motorhaube und Kotflügel stammen vom 911 R und bestehen aus leichtem Kohlefasermaterial, das auch für die Verdeckkastenabdeckung verwendet wurde. PCCB-Bremsen verringern die ungefederten Massen, die von der GT3-Aufhängung im Zaum gehalten werden. Dazu gibt es nur ein manuelles Schaltgetriebe. Weil es hier einfach zum Fahren dazugehört und 17 Kilogramm leichter als das PDK ist.

CABRIO TRIFFT 991 GT3

Das unter der Abdeckung schlummernde Stoffdach als rudimentär zu bezeichnen, wäre ungerecht. Es passt ordentlich und lässt sich – nur per Hand – sehr leicht zusammenfalten und verstauen. Allerdings darf man beim Fahren nicht die Perfektion eines 911-Cabriolet-Verdecks erwarten.

Denn eigentlich ist der Speedster ein Auto, das in erster Linie zum Offenfahren entwickelt und gebaut wurde. Dennoch lehnte Preuninger die Anfragen einiger früher Käufer ab, den Wagen an sie ohne jeglichen Wetterschutz auszuliefern. Dann

Speedster Typ 991

Motor: wassergekühlter Boxermotor mit Ottopartikelfilter (OPF); VarioCam; Nockenwellenverstellung ein- und auslassseitig, starrer Ventiltrieb

Zylinder: 6

Bohrung x Hub: 102,0 x 81,5 mm

Hubraum: 3996 ccm

Leistung: 375 kW (510 PS) bei 8400/min

Drehmoment: 470 Nm bei 6250/min

Verdichtung: 13,3 : 1

Gemischauflbereitung: Benzindirekteinspritzung

Kraftübertragung: Hinterradantrieb

Getriebe: Sechsgangschaltgetriebe mit Porsche Torque Vectoring (PTV) mit mech. Hinterachsquersperre

Karosserie: selbsttragend, beidseitig verzinkter Ganzstahlaufbau

Fahrwerk: Einzelradaufhängung rundum (McPherson-Bauart), Porsche Active Suspension Management (PASM) mit zwei Dämpfungsprogrammen, Stahlfederung mit 25 mm Tieferlegung, Hinterachslenkung

Bremsen: PCCB; Sechskolben-Alu-Monobloc-Brems-sättel (vorn), Vierkolben-Alu-Monobloc-Brems-sättel (hinten), gelochte, innenbelüftete Scheibenbremsen 410 x 36 mm (vorn), 390 x 32 mm (hinten)

Radstand: 2457 mm

Spurweite: 1551 mm (vorn), 1555 mm (hinten)

L x B x H: 4562 x 1852 x 1250 mm

Räder/Reifen: 9 J x 20 mit 245/35 ZR 20 (vorn), 12 J x 20 mit 325/30 ZR 20 (hinten)

Leergewicht: 1465 kg

Zul. Gesamtgewicht: 1793 kg

Höchstgeschwindigkeit: 310 km/h

Beschleunigung 0–100 km/h: 4,0 s

Tankinhalt: 64 l (optional 90 l)

Preis: 269.274 Euro

„DENN EIGENTLICH IST DER SPEEDSTER
EIN AUTO, DAS IN ERSTER LINIE ZUM OFFENFAHREN
ENTWICKELT UND GEBAUT WURDE.“





DER 510 PS STARKE 4,0-LITER-SAUGMOTOR
IST ENG MIT DEN MOTOREN DER GT3- UND
GT3-RS-MODELLE VERWANDT.

hätten sie nämlich noch eine weitere Ausrede, warum sie den Wagen nicht fahren und ihn still und leise in einer Sammlung verstecken.

Er muss gefahren werden, und genau das werden wir tun. Der Ort des Geschehens ist Sardinien, und Preuninger empfiehlt, die Zwischengasfunktion zu wählen und die Auspufftaste zu betätigen. Sehr charakteristisch ist die Auspuffanlage, sie ist völlig neu und passt sehr gut zu diesem 4,0-Liter-Saugmotor, der mit den Motoren der GT3- und GT3-RS-Modelle verwandt ist. Sie musste auch im Hinblick auf die neuen strengeren Emissionsvorschriften entwickelt werden, für deren Einhaltung die Porsche-Ingenieure auch den Kraftstoffdruck anpassten, die Drosselklappeneinheiten überarbeiteten und zusätzliche Partikelfilter in die Auspuffanlage einbauten.

Das sollte eigentlich das Gewicht erhöhen und die Leistung reduzieren, aber Porsche gibt jetzt 510 PS an, 10 PS mehr als beim GT3. Dazu entweichen der Auspuffanlage weniger Schadstoffe, und unterm Strich ist alles 10 Kilogramm leichter. Gewicht und Schadstoffausstoß mögen geringer sein, doch die niedrigere Frontscheibe und die direkt hinter dem Fahrer endende Karosserie bestimmen wesentlich den Speedster-Charakter und auch die Wahrnehmung des Motors.

Durch einen kurzen Gasstoß wird der Sound kultivierter, reicher und etwas metallischer im Ton als im GT3, was sowohl durch die Auspuffanlage als auch durch den Dämpfungseffekt der Motorhaube beeinflusst wird. Es ist auch keine Einschränkung in der Drehfreudigkeit des Motors spürbar, der 4,0-Liter-Boxer möchte gieriger denn je an das Limit von 9000/min drehen.

LIMITIERTE AUFLAGE VON 1948 STÜCK

Man sitzt zweckmäßig niedrig, vor sich die schräge Frontscheibe, eine Hand umfasst das Lenkrad der gut ausbalancierten Lenkung, die andere ruht auf dem Schalthebel des neu abgestimmten Sechsganggetriebes – der Speedster vermittelt ein Fahrgefühl in nahezu höchster Vollendung. In Zeiten, in denen die turbo- und hybridunterstützte Leistung mehr und mehr zur Norm wird, ist der Speedster so herrlich altmodisch. Die Gasannahme ist in jedem Drehzahlbereich respekt einflößend. Dazu kommt die bemerkenswert lineare Leistungsentfaltung, und die letzten 2000/min sind hier noch stürmischer als bei jedem anderen Wagen der GT-Abteilung.

Es gibt zumindest auf der Straße keine spürbare Einschränkung der Verwindungssteifigkeit, die Radführung ist bemerkenswert, die Lenkung frei von äußeren Einflüssen und selbst unebene Straßen stellen kein Problem dar.

Dass der 991 Speedster spät kommt und nur 1948 Exemplare gebaut werden, ist schade – ein Speedster für viele, so wie früher, wäre schön. Und eine Bestätigung dafür, dass Inspirationen aus der Vergangenheit so schlecht nicht sein können. ◀

Text: Kyle Fortune · Übersetzung: Manfred Kolb

Fotos: Porsche

» **LESEN SIE MEHR** zur Geschichte des 911 Speedster auf bit.ly/speedster-911