



GRIP

# GRIP



DAS MOTORMAGAZIN



## 70 JAHRE ABARTH DIE KLEINEN WILDEN



### SPECIAL SPEEDSTER SHOOTING FAMILY REUNION

FIESTA ST  
JP PERFORMANCE

REVIEW  
GRIP – DAS MOTOREVENT  
KARTCENTER BISPINGEN



## GRIP

### DAS MOTOREVENT

WWW.GRIP-DASMOTOREVENT.DE



### SEI LIVE DABEI BEIM GROSSEN AUTO-TREFFEN

### 22.9.2019 NÜRBURGRING JETZT TICKETS SICHERN!

++ **ESSEN MOTOR SHOW SPECIAL** ++ KINOTIPP: TERMINATOR DARK FATE ++ **KOLUMNE: NICO STAMM** ++



FEINSCHLIFF GT-R NISMO



POWERSCHUB NOVITEC 488 PISTA



PAPAMOBIL FOCUS ST

81631

DEUTSCHLAND: € 3,50  
Österreich: 3,70 € · Schweiz: 6,50 CHF



4 198163 103501

# BUCK LIGE VER WAND TSCH AFT

Text: Roland Löwisch, Fotos: Stefan Bogner, Christoph Bauer/Porsche AG, Löwisch

Wenn der Fotograf Stefan Bogner ein Shooting für eine neue Pass-Biografie ansetzt, ist das immer gleich ein großes Event. Diesmal im Fokus: fünf Generationen Porsche Speedster am Gotthard in der Schweiz. Wir waren dabei – natürlich im neuen Speedster

Es ist wie verhext. Denn eigentlich ist Sommer, und wir haben den offensten und neuesten Porsche im Griff: den neuen 911 Speedster. Ein geradezu verflucht begehrtes Automobil mit einem Namen wie Donnerhall. Die künstliche Verknappung auf 1.948 Stück in Anlehnung an das Geburtsjahr der Marke Porsche und die Basis 911 GT3 vom Typ 991 tun ihr Übriges – nur dass es von

Stuttgart bis zum Gotthard regnet oder hagelt und die Temperatur mit etwa 13 Grad wenig unterhaltsam ist. Irgendein schlauer Kopf hat mal gesagt: „Ein Cabrio kann man offen fahren – einen Speedster auch mal mit geschlossenem Verdeck.“ Sehr witzig. Stefan Bogner stört das alles nicht – er arbeitet am liebsten bei Wolken und diffusem Licht. Der Münchener Fotograf, der die wunderbaren Curves-Hefte produ-

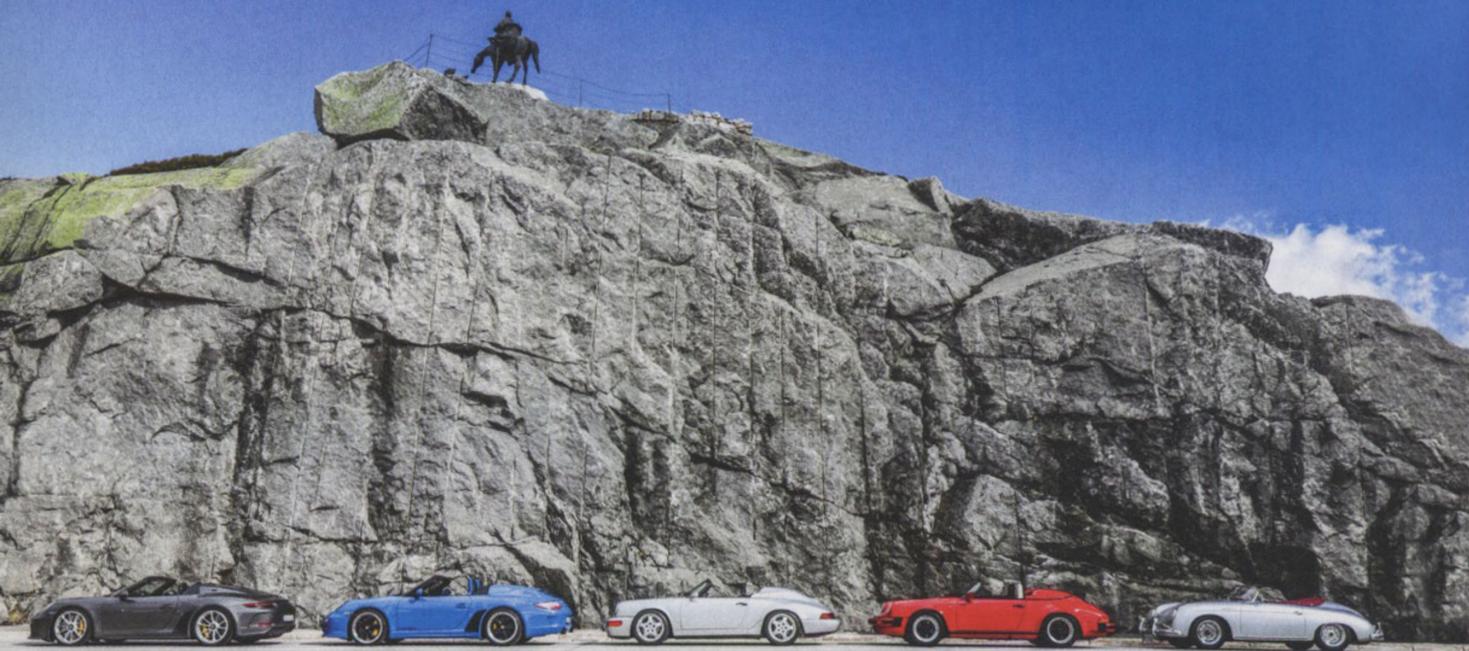
ziert und dort die schönsten Straßenkurven der Welt ohne Autos zeigt, ist hier am Gotthard, um zusammen mit seinem Autor Jan Baedecker (Enkel des gleichnamigen Reiseführer-Gründers) eine weitere Pass-Biografie (bislang gibt es zum Beispiel „Stelvio/Stilfser Joch“ und „Großglockner“ – „Gotthard“ kommt im Oktober heraus) aufzulegen: „Es hat mich immer gestört, dass die Leute einen berühmten Pass hochfahren, dort ein Würstchen essen und dann wieder runterfahren.“

Das Pässe-Duo recherchiert akribisch die Historie, was etwa ein Drittel eines Buches ausmacht. Dann fotografiert Bogner aus allen Lagen bis hin zu Luftaufnahmen aus dem Helikopter Kurven, Kurvenkombinationen und besondere Straßenabschnitte. Erst im letzten Drittel seiner Werke tauchen Autos auf – grundsätzlich Porsche, seine Lieblingsmarke. Diesmal – neben

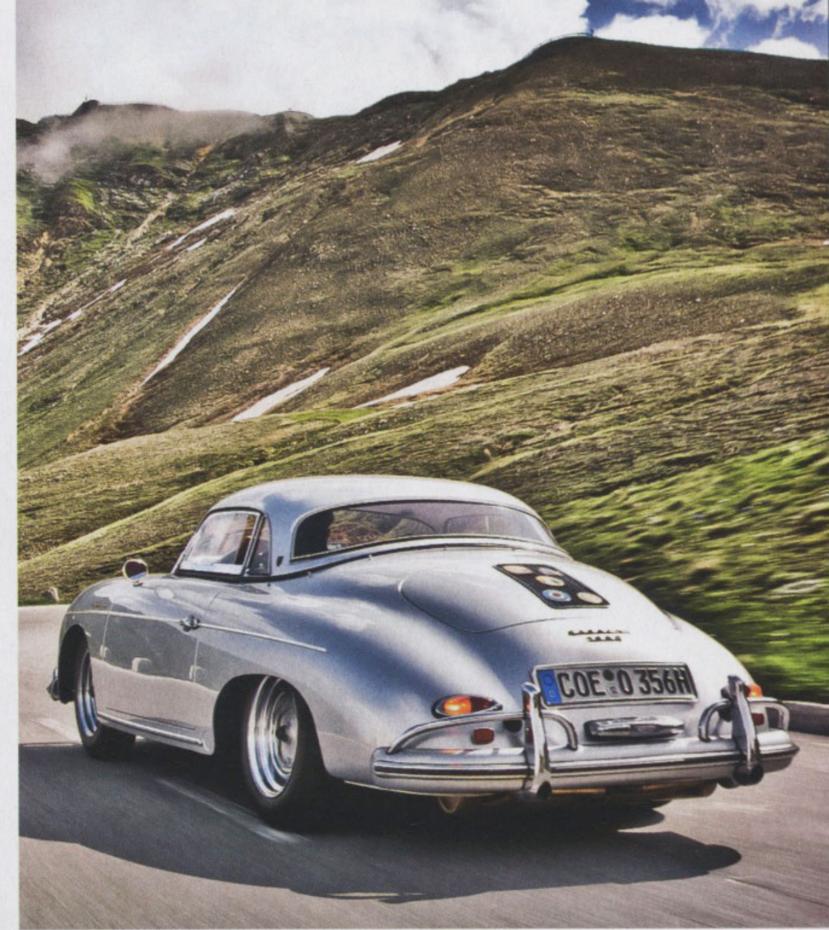
anderen – sind sein Thema fast alle Generationen des Speedster, passend zur fünften Auflage des offensten aktuellen Porsche, den man seit Kurzem kaufen kann. Diese und weitere Modelle stammen nur zum kleinen Teil von Porsche und dem Porsche-Museum: Bogner schafft es jedes Mal, viele Enthusiasten aus dem Umland zu mobilisieren, die bei jedem Wetter ihre teils unendlich wertvollen Schätzchen auf den jeweiligen Berg bringen.

Apropos Kohle: Die Zeiten, als der purste Porsche im Portfolio logischerweise auch der billigste war, sind schon lange vorbei. In Zuffenhausen freut man sich beim Veräußern eines neuen Speedsters über mindestens 269.274 Euro, unser Testwagen wird dank diverser Extras mit 284.422,70 Euro berechnet. Wer dann noch das „Heritage-Paket“ ordert, das unter anderem zweifarbiges Leder beinhaltet,

goldfarbene „Speedster-Schriftzüge und eine „Startnummer“ außen (frei wählbar von 01 bis 99), darf noch mal rund 21.000 Euro drauflegen. Viel Geld – allerdings gibt es auch viel dafür. Und zwar nicht nur eine Rarität wegen des Stücklimits, sondern auch technische Feinheiten. Zunächst natürlich, wie bei allen Speedstern, eine im Vergleich zum Cabrio geneigtere und gekappte Frontscheibe (hier um fünfzig Millimeter niedriger). Außerdem liefert erstmals bei einem Speedster ein GT-Modell die Basis – wichtigster Techniklieferant für den 991 Speedster ist der aktuelle 911 Carrera GT3. Pate stand aber auch der 911 R von 2016. Das Sahnenschnittchen dabei ist der Vierliter-Sechszylinder als reiner Sauger-Boxer mit 510 PS, den man bis 9.000 Umdrehungen jubeln lassen kann. Das macht übrigens keinen Lärm, sondern Spaß – die akustische Begleitung ist (zumindest für



Stefan Bogner bei der Arbeit



die noch verbliebenen Fans von Sound aus Verbrennern) gigantisch, der Sprint gelingt in vier Sekunden von 0 auf 100 km/h auch. Der Vorwärtsschub scheint nicht aufzuhören, und erst bei 310 km/h ist Schluss.

Auch beim Fahrwerk gibt es keine Abstriche. Es besitzt alle elektronischen Porsche-Feinheiten wie Hinterachslenkung, dynamische Motorlager, Active Suspension Management, das Stabilisierungssystem PSM und Torque-Vectoring. In den 20-Zöllern arbeiten Keramikbremsen, die beiden glücklichen Insassen werden von Carbonsitzen umschlungen. Und das fest gespannte Dach soll so dicht sein, dass man sogar eine Waschanlage nutzen kann. Wo ist denn da bitte der Purismus? Zumindest ansatzweise im Getriebe. Der neue Speedster ist ausschließlich mit handgeschalteten sechs Gängen zu haben. Dafür kann man aber

per Knopfdruck eine Zwischengasfunktion zuschalten, die beim Gangwechsel den Drehzahlabfall verhindert – gar kein Luxus ist das nun auch nicht wirklich. Aber immerhin muss man zum Offenfahren aufstehen und händisch tätig werden, nachdem die hintere Doppelbuckel-Abdeckplatte (übrigens das größte Carboneil, das Porsche jemals verbaut hat) durch Knopfdruck elektrisch entriegelt wurde, ebenso der Haken am Scheibenrahmen. Dann muss man die Platte nach hinten ziehen, das Dach in Z-Faltung zurückschlagen, die Platte wieder vorschieben und zudrücken. Zum Schließen den Schließknopf von innen drücken, die Platte zurückschieben, das Dach hochdrücken, die Klappe zuschieben, die Finnen in die dafür vorgesehenen Befestigungen drücken, dann innen noch einmal den Schließknopf drücken, damit der Haken am Scheibenrahmen das Dach



ganz zuzieht und sichert. Okay, das muss mal kurz geübt werden, klappt dann aber ganz gut. Der Vorgänger war als buckliger Verwandter übrigens noch für 201.682 Euro zu haben. Er kam 2010 in einer vergleichsweise homöopathischen Auflage von nur 365 Stück. Der luftige Sportler auf Basis des Typs 997 besaß eine 60 Millimeter niedrigere Frontscheibe als das Coupé der gleichen Generation und ein ausgeprägtes Doppelhutzenheck. Der 3,8-Liter-Sechszylinder-Boxer erfreute die Besitzer mit 408 PS, was 23 Mehr-PS gegenüber

dem 911 Carrera S bedeutete. Die Kraft wurde über ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe auf die Hinterräder geleitet. Die Ingenieure verfeinerten zudem das bereits in allen offenen Porsche verbauten spezielle Überrollschutzsystem. Die neue Spezial-Speedster-Farbe hieß „Purblau“, aber man konnte sein Exemplar auch aufpreisfrei in „Carraraweiß“ haben. Dass man den davor gebauten

911-Speedster des Typs 993 niemals auf den Straßen erblickte, hat einen einfachen Grund: Es wurden 1995 nur zwei Stück auf die Räder gestellt. Das grüne schmale Carrera-Exemplar mit Tiptronic bekam – natürlich – Ferdinand Piëch, das silberne Auto mit breiter Turbokarosserie und Handschalter ein spezieller Freund des Hauses: US-Comedystar Jerry Seinfeld. Somit gilt als dritte Speedster-Genera-

tion der Typ 964, gebaut zwischen 1992 und 1993. 1.350 Kilo wurden angetrieben von einem 3.6-Liter-Sechszylinder-Boxer, was den Sprint in 5,7 Sekunden ermöglichte. Top-Speed war 260 km/h. Preis: 131.500 Mark. Mehr als 900 Stück des 250 PS starken Frischluft-Porsche entstanden, die meisten in der schmalen Carrera-Ausführung wie dieses silberne Fotomodell am Berg. Nur 15 Stück verließen



Zuffenhausen in breitem Turbo-Look. Die Schalensitze, die grundsätzlich in Wagenfarbe lackiert waren, stammten aus dem 911 Carrera RS, ebenso die Türtafeln mit Zuziehgriff und Öffnerschlaufen. Spezielle Lederpolster wiesen in Richtung zunehmender Luxus. In Sachen Getriebe hatte der Kunde die Wahl zwischen manuell zu sortierendem Fünfgang-Zahnradatz und der jungen Tiptronic, bei der erstmals vollautomatisches Schalten und die

manuelle Gangwahl eine Verbindung eingingen. Bei anderen Details mussten die Eigner anfangs dagegen deutliche Abstriche machen: Klimaanlage, elektrische Fensterheber und anfangs auch Airbags waren nicht für Geld und gute Worte zu haben. Die Komfortfeatures verwässerten erst später den ursprünglichen Speedster-Gedanken etwas. Das zweite jemals gebaute Porsche-Speedster-Modell kam 1988 und basierte auf dem G-Modell, war aber

eine komplette Neuentwicklung – erstmals mit einer Heckklappe, die zwei Buckel andeuten. Böse Zungen behaupten noch heute, die meisten der gut 2.100 gebauten Exemplare bekamen deshalb die breite Turbo-Karosserie, weil zu Zeiten von aufkommenden Energiediskussionen der Porsche Turbo Absatzprobleme hatte und Porsche auf zu vielen Karosserien saß. Andere meinten, die auf alten und auslaufenden Reutter-Werkzeugen hergestellten Karossen

seien kaum teurer gewesen als die schmalen Exemplare, von denen nur 161 für den Export gebaut wurden. Jedenfalls ist der Foto-G-Speedster einer der seltenen schmalen Exemplare. Das Verdeck war hier nur für den Notfall gedacht und musste komplett per Hand bedient werden, war aber bereits wasserdicht. 48 Stück wurden pro Tag gebaut. Exemplare ohne Kat konnte man mit 231 PS für 110.000 Mark kaufen, die mit der umweltfreundlichen Abgas-

entgiftung kosteten schon 111.575 Mark. Die mussten dann aber auch mit 217 PS auskommen. Volle 29 Jahre zuvor lief die Serie von Ur-Speedstern aus, die 1954 aufgelegt wurde und 1959 endete. Urvater war der 356 America Roadster von 1952 – ein Sportler, der dank teurer Alu-Karosserie 160 Kilo weniger wog als der normale 356, von 70 PS angetrieben wurde und 180 km/h schaffte, aber nur 16 Mal aufgelegt wurde. Max Hoff-

mann, Porsches Verkaufsgenie in den USA, erkannte ein deutliches Absatzpotenzial für den Fall, dass man den Wagen billiger machen könnte. Zum Glück hörte man in Zuffenhausen die Signale und baute eine vereinfachte Form aus Stahlblech für 2.995 Dollar. Der Name: „Speedster“ – besser kann man „Speed“, also „Tempo“, kaum verpacken. Die flache Frontscheibe galt als sportlich, die karge Ausstattung wurde schnell Kult. Der Wagen besaß



964  
Speedster



992  
Speedster



## TECHNISCHE DATEN

PORSCHE 911  
SPEEDSTER TYP 991

Motor: Sechszylinder-Boxer

Hubraum: 3.996 cm<sup>3</sup>

Leistung: 375 kW (510 PS) bei 8.400/min

Max. Drehmoment: 470 Nm bei 6.250/min

Getriebe: Sechsgang-Handschalter

Antrieb: Hinterräder

Länge/Breite/Höhe: 4.562/1.852/1.250 mm

Gewicht: 1.465 Kilo

Sprint 0-100 km/h: 4,0 Sek.

Top-Speed: 310 km/h

Grundpreis: 269.274 Euro

Testwagenpreis: 284.422,70 Euro

Steckscheiben statt Kurbelfenster, einfache Sitze, keinen Handschuhkasten, keine Ausstellfenster, keine Türtaschen, und dem Beifahrer wurde nicht mal eine Sonnenblende gegönnt. Das Notverdeck störte besonders in Kalifornien niemanden, die ungefüttete Textilkapuze fungierte sowieso höchstens als undichter Regenschirm. Das Ergebnis war 1954 beim 1500 S Speedster ein Wagengewicht von 760 Kilo, deutlich weniger im Vergleich zum Coupé (830 Kilo).

Diese erste Speedster-Welle gipfelte 1957 im 356 A 1500 GS Carrera GT Speedster, der dank 110 PS starkem Königswellenmotor der erste Porsche war, der schneller als 200 km/h fahren konnte und schon deutlich

besser ausgestattet war als die billigen Ur-Modelle. Insgesamt 4.822 Stück des 356 Speedster wurden gebaut – so viele hat Porsche von einer Generation später nie wieder aufgelegt.

Übrigens: Wer heute mit einem Speedster liebäugelt, muss verdammt viel Kohle und beste Beziehungen zum Werk haben. Denn die alten Exemplare sind so gut wie unbezahlbar und die neuen ausverkauft. Insofern ist Meckern über schlechtes Wetter ein echtes Luxusproblem, wenn man in einem Speedster fährt ...

*Speedster*



991  
*Speedster*



**GRIP Faktor**

Drivestyle ★★★★★

Performance ★★★★★

Preis 527,99 €/PS