



FAHRBERICHT: Porsche Taycan

KLASSIK: 904 auf Rallye-Abwegen

REISE: Amalfiküste im Elfer-Cabrio



Stuttgarter Topmodell

911 Speedster

Stuttgart's Next Topmodels

Sie sind absolute Topmodelle. Der Porsche 911 Speedster ist die Krönung der letzten Elfer-Baureihe. Und Naomi Baisch wurde zur Miss Stuttgart 2019 gekrönt. Wir waren mit den beiden Stuttgart-Stars ausgiebig unterwegs

Text: Christof Krüger Bilder: Reiner Pfisterer, Porsche, Krüger



Mit dem Speedster hat Porsche 70 Jahre Erfahrung im Sportwagenbau auf die Spitze getrieben. Auch die amtierende Miss Stuttgart ist begeistert



Man spürt schon bei der Abholung in Zuffenhausen, dass es sich hier um eine Rarität handelt. „Da nehmen Sie ja heute ein ganz besonderes Fahrzeug mit“, sagt Oliver Litz vom Porsche Testwagenmanagement, während er mir mit leuchtenden Augen den Schlüssel für den neuen 911 Speedster überreicht. Er sollte in vielerlei Hinsicht recht behalten.

Um mich mit dem Elfer-Sondermodell anzufreunden, will ich erst mal raus aus der Stadt, doch der alltägliche Stau bremst die Vorfreude runter, also heißt es brav im Verkehr mitschwimmen. Und auch wenn der Speedster seine unbändige Kraft von 510 PS nicht ganz verstecken kann, gibt er sich lammfromm. Als sich die Spuren erweitern und sich eine Lücke von rund 150 Metern auftut, drücke ich probeweise beherrscht aufs Gas und der Elfer gibt prompt eine Kostprobe seiner Leistungsfähigkeit ab, die sich in drei Sinneswahrnehmungen manifestiert: der Körper nimmt einen brachialen Druck in der Vorwärtsbewegung wahr, der Sound dazu ist einen Grammy wert – und ein grellgelber Blitz im Auge lenkt den Blick zurück auf den Tacho. Die Lehre aus dem Speedster-Speeding-Ticket: Man merkt in diesem Fahrzeug kaum, wie schnell man über ordnungsamtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen fliegt. Hinter der Stadtgrenze, auf kurvigen Landstraßen zeigt der Speedster dann endgültig seine eigentliche Bestimmung. Doch dazu gleich mehr. Jetzt haben wir erst mal einen Termin mit unserem anderen Stuttgarter Topmodell.

Wir treffen die amtierende Miss Stuttgart Naomi Baisch im Studio unseres Fotografen. Irgendwie sieht sie anders aus als auf den üblichen Smartphone-Fotos in den sozialen Netzwerken. Sie wirkt lebendiger, agiler, purer. So wie der Porsche Speedster, der schon im Hof mit offenem Verdeck auf den gemeinsamen Auftritt wartet – und der Naomi sofort ein „Wow“ entlockt, als sie ihn das erste Mal live sieht. „Das Auto sieht klasse aus, formal total gelungen.“ Besonders gut gefällt ihr die Zweifarben-Lackierung und nachdem sie erst mal im Cockpit Platz genommen hat, auch das in „Cognac“-Leder gehaltene Interieur mit den goldfarbenen Applikationen und „Speedster“-Schriftzügen: „Cool, wie das alles vom Design und den Farben her zusammenpasst.“ Unser erster Eindruck: die Frau hat Geschmack.

Das Auto sieht klasse aus. Cool, wie das alles vom Design und den Farben her zusammenpasst



Speedster – der Begriff steht bei Porsche seit jeher für Performance, Leichtbau – und Stil

Während wir zu den verschiedenen Locations unterwegs sind, haben wir Zeit, noch ein wenig zu plaudern, sofern der 911 Speedster nicht die volle Konzentration am Steuer einfordert: Was sie denn, wenn sie nicht gerade arbeitet, am liebsten mache? Die Antwort kommt prompt: „Ich gehe sehr gerne ins Fitnessstudio. Da kann ich mich beim Krafttraining so richtig auspowern“, sagt Naomi, die aus einer sportbegeisterten Familie kommt und vier Brüder hat. Der zweitjüngste, Jeronimo, hat letztes Jahr den baden-württembergischen Meistertitel in der Schülerklasse gewonnen – im Boxsport. „Auch ich mache ab und zu beim Boxtraining mit. Das hält fit. Mein Vater trainiert uns, er war früher aktiver Boxer“, erzählt Naomi – während der andere „aktive Boxer“ im Heck des Speedsters ebenfalls zuverlässig seine Trainingseinheiten absolviert. Auch er kommt aus sportlichem Hause, denn der Sechszylindermotor stammt in direkter Linie vom 911 GT 3 ab. Was andererseits bedeutet, dass der Boxermotor ohne Turboverstärkung auskommt und als reiner Sauger aus 4,0 Litern Hubraum 510 PS Leistung und ein maximales Drehmoment von 470 Newtonmetern bezieht. Es ist schon faszinierend, wie das bis 9.000/min frei drehende Aggregat in jedem Drehzahlbereich genügend Leistung zur Verfügung stellt, besonders aber ab 4.000/min. Die Endge-

schwindigkeit ist mit 310 km/h angegeben, entscheidender aber ist die Elastizität: Noch im fünften Gang wummst der Speedster sich in 5,7 Sekunden von 80 auf 120 km/h.

Der immense Vortrieb ist – neben der stärkeren Motorisierung – jener zweiten Tugend zu verdanken, die traditionell jeden Speedster auszeichnet, dem Leichtbau. So wurden nicht nur die Frontscheibe und die Seitenfenster „gestutzt“, man hat auch das schwere, sonst mit reichlich Komfortelektrik zu bedienende Cabriovertdeck gegen eine leichte Stoffmütze ausgetauscht, die über

die zwei verbliebenen Sitze im Cockpit gezogen wird – mittels Handarbeit, versteht sich. Doch auch das ist im Gegensatz zum Gefummel bei manch früheren 911-Speedster- oder Boxster-Spyder-Versionen kein Problem mehr: Wer den Dreh raus hat, schafft das Prozedere inklusive Dachfalten-Arretierung in weniger als 30 Sekunden. Purismus auch im Innenraum: Schlaufen statt Türöffner, Netze statt Türablagen. Und statt belüfteten und beheizbaren 18-Wege-Sitzen gibt es stylische, mit feinem Leder bezogene Leicht-Sitzschalen, die gerade mal in Längs-

richtung verstellbar sind – in denen sich aber auch groß gewachsene Insassen dank exzellentem Seitenhalt und tiefer Sitzposition bei jedweder Längs- oder Querbeschleunigung so sicher fühlen wie in Abrahams Schoß. Wer auf die schlanke Linie bedacht ist, bestellt den Speedster ohne Klimaanlage, wem Zusatzpfunde egal sind, kann die Thermo-Automatik – ohne Aufpreis – ordern. Allerdings: Wer braucht in einem solchen Auto schon eine Klimaanlage?

Fahrspaß definiert sich eben über das Leistungsgewicht: Je weniger ein einzelnes Pferdchen schleppen muss, desto dynamischer wird der Ritt. Beim Speedster sind es bei 1.465 Kilogramm Gewicht und 550 PS gerade mal 2,87 kg pro PS. Zum Vergleich: Beim aktuellen 992 Cabrio kommen wir schon auf etwas über 4 Kilogramm, die jedes PS huckepack mit sich trägt. Damit der Speedster trotz schwerem Sechszylinder-Boxer-Saugmotor mit zwei Ottopartikelfiltern so schön austrainiert dasteht, waren noch weitere Leichtbaumaßnahmen nötig. So übernahm der Speedster den Frontdeckel und die Kotflügel aus Kohlefaser-Verbund (CFK) vom 911 R. Aus dem gleichen Leichtbau-Werkstoff ist der Heckdeckel mit den beiden dynamischen Streamlinern gefertigt. Den ausfahrbaren, aerodynamisch angepassten Heckspoiler und die Heckschürze übernahm der Speedster vom 911 GT3 Touring.

Nicht zu vergessen das manuelle Sechsgang-Sportschaltgetriebe, welches gegenüber dem Porsche Doppelkupplungsgetriebe PDK nochmal 18 Kilogramm Gewichtsersparnis bringt. Und Erlebniszuwachs. Die Gänge in der eng gestuften Kulisse mit dem verkürzten Schalthebel wollen zwar knackig eingelegt werden, aber das Schalten macht richtig Spaß, zumal es bestens zur gesamten Charakteristik des Fahrzeugs passt. Ob es uns damit gelungen ist – wie von Porsche angegeben – in 4 Sekunden auf Tempo 100 zu beschleunigen, wissen wir nicht. Doch Naomi meint auf der Fahrt zur nächsten Location auch ohne Stoppuhr und Lichtschranke: „Uiiii, der geht aber ganz schön ab!“ Unsere Miss Stuttgart hat sichtlich Spaß an dem Fotoshooting mit dem anderen Topmodell aus der baden-württembergischen Landeshauptstadt. Was zu der Frage

Man hat das schwerere Cabriovertdeck gegen eine leichte Stoffmütze getauscht.

Das Verdeck ist schnell und einfach zu bedienen



Das Softtop des 911 Speedsters muss nach der Entriegelung von Hand verstaubt werden. Mit etwas Übung dauert das Ganze knapp 30 Sekunden



Zwei Beautys in der Abendsonne. Der 911 Speedster macht auch mit geschlossenem Verdeck eine gute Figur (unten)





Der aktuelle Porsche 911 Speedster mit Heritage-Design-Paket und ein 356 Speedster 1500 aus den 1950er-Jahren



Der Urvater: Porsche America Roadster von 1952



Heute sehr begehrt: G-Modell und Porsche 964 als Speedster



Extrem selten: Porsche 993 Speedster. Und der 997 Speedster 2010

Die Geschichte des Speedsters

Die Ursprünge der Porsche Speedster-Modelle, die offenes Fahrvergnügen mit besonders ausgeprägter Fahrdynamik verbinden, liegen seit 1952 in den USA. Als Urvater gilt der 356 America Roadster: Mit handgefertigter, leichter Alu-Karosserie, Steckscheiben für die Türen, Not-Klappverdeck und leichten Schalensitzen trägt der exklusive, nur 16 Mal für den US-Markt gebaute Sportwagen bereits wesentliche Speedster-Merkmale. US-Importeur Max Hoffman fordert daraufhin einen günstigen Porsche mit reduzierter Ausstattung. Im Herbst 1954 lässt Porsche eine gegenüber dem 356 America Roadster deutlich preisgünstigere Version (2.995 US-Dollar) folgen, die erstmals den Begriff „Speedster“ im Modellnamen trägt und eine flache Frontscheibe mit reduzierter Innenausstattung und Notverdeck kombiniert. Es folgen weitere Generationen des 356 Speedster. Höhepunkt ist 356 A 1500 GS Carrera GT Speedster von 1957 mit Königswellenmotor, der 110 PS leistet und erstmals als ein Porsche-Serienmodell die 200-km/h-Marke knackt.

In der 911-Modellreihe hält 1988 ebenfalls eine Speedster-Variante Einzug und krönt die auslaufende G-Serie. Der offenste aller Elfer entsteht auf Basis des 231 PS starken 911 Carrera im breiten Turbo-Look. Die Windschutzscheibe ist verkürzt, ein manuell bedienbares Notverdeck verschwindet unter einer großen, in Wagenfarbe lackierten Hutze aus Kunststoff. 2.103 Speedster der G-Serie entstehen, die Preise beginnen ab 110.000 Mark. Beim 911 Carrera Speedster der Generation 964 laufen zwischen 1992 und 1993 gerade mal 930 Einheiten vom Band. Hinzu kommen 15 Fahrzeuge mit turbobreiter Karosserie. Merkmale sind ein neuer Verdeckmechanismus, in Wagenfarbe lackierte Schalensitze und spezielle Lederpolster. Bei Markteinführung im Februar 1993 kostet der Speedster 131.500 Mark. Dabei muss der Käufer allerdings auf Klimaanlage und elektrische Fensterheber verzichten. Noch seltener ist der 911 Carrera Speedster auf Basis der 993-Generation: Von ihm existieren exakt zwei Exemplare. Das erste hat die Exclusive-Abteilung 1995 eigens für

Ferdinand Alexander Porsche entwickelt: grün lackiert mit 17-Zoll-Leichtmetallrädern und Tiptronic S-Getriebe. Später entsteht ein zweites Exemplar für den US-Schauspieler Jerry Seinfeld. Der Sitcom-Star – ein glühender Fan des Hauses und Besitzer einer beachtlichen Porsche Sammlung – erhält einen silbernen Speedster mit manuellem Schaltgetriebe als turbobreites 4S-Modell mit 18-Zoll-Rädern. Regulär zu kaufen (201.682 Euro) gibt es dann erst wieder eine Speedster-Version des 997 im Jahr 2010. In bester Speedster-Tradition formen eine 60 Millimeter niedrigere, stärker geneigte Frontscheibe, die flache Kontur des sportlich geschnittenen manuellen Verdecks und die charakteristische Doppelhutze auf dem Verdeckkasten das markante Profil. Dadurch kommt die im Heckbereich 44 Millimeter breitere Karosserie des hinterradgetriebenen Zweisitzers noch eindrucksvoller zur Geltung. Der Sportwagen mit 300 kW (408 PS) starkem und 3,8 Liter großem Sechszylinder-Boxermotor entsteht in einer limitierten Auflage von 356 Exemplaren.

Zwei Studien für den aktuellen Speedster

Am 8. Juni 2018, genau 70 Jahre nachdem der erste Sportwagen auf den Namen Porsche zugelassen wurde, stellte Porsche Vorstandsvorsitzender Oliver Blume beim Jubiläumstakt im Porsche Museum die fahrbereite Studie Speedster Concept vor, mit der Einschränkung, dass man sich die letzte Entscheidung zum Bau des Fahrzeugs noch vorbehalten wolle. Vier Monate später wird für viele Elfer-Enthusiasten aus einem Wunsch greifbare Wirklichkeit: Auf dem Pariser Automobilsalon im Oktober 2018 präsentiert Porsche den Speedster Concept II mit der Ankündigung, dass das im Motorsportzentrum Weissach entwickelte Sondermodell ab 2019 in Serie gehen wird.



Die beiden Speedster-Studien haben noch andere Spiegel und einen anderen Heckbereich

führt, wie sie auf die Idee gekommen ist, mit der Miss-Stuttgart-Wahl. „Naja, da hat mich meine Mutter drauf gebracht. Sie meinte schon lange, ich sollte es mal mit Modeln versuchen. Ich bin das dann ganz locker angegangen und habe mich einfach mal beworben.“ Und wurde prompt und mit großem Abstand von der Jury zur Miss Stuttgart 2019 gewählt. Zurzeit absolviert sie ein Praktikum in einem Stuttgarter Software-Unternehmen und ist dort im Kundensupport tätig. „Das ist ein vielfältiges und spannendes Aufgabengebiet“, sagt Naomi, die auch schon Software-Tutorials für einen großen Kunden der Firma, passenderweise einen Sportartikelhersteller, produziert hat. Anschließend wird sie ein Marketing- und Kommunikationsstudium aufnehmen – „vielleicht sogar im Bereich Fitness-Ökonomie“, wie sie augenzwinkernd hinzufügt. Und was ist mit der Karriere als Model? Schließlich stehen ja im Februar 2020 bereits die Ausscheidungen zur Teilnahme an der Miss-Germany-Wahl an. Wobei es ein gutes Omen ist, dass bereits die letztjährige sowie die amtierende Miss Germany aus Stuttgart kommen. „Klar nehme ich das mit – und natürlich würde

ich mich freuen, einen der vorderen Plätze zu belegen und vielleicht sogar mal zu einer Modeproduktion gebucht zu werden.“ Aber auch das gehe sie ganz locker an. Wenn es nicht klappt, dann soll es eben nicht sein. „Meine Studienpläne würde ich wegen einer Miss-Wahl auf keinen Fall an den Nagel hängen. Ich glaube, im Leben braucht man schon auch etwas Bodenhaftung.“

Richtig. Im Leben – und beim Autofahren. Was uns zum 911 Speedster zurückbringt, bei dem für die Bodenhaftung 245 bzw. 305 Millimeter breite Sportwalzen auf 20-Zoll-Rädern mit Zentralverschluss zuständig sind – und jede Menge feinsten Technik, die sich besonders auf kurviger Strecke bemerkbar macht. Denn das bislang angesprochene immense Leistungsvermögen dieses 911 ist ja nur die eine Seite der Medaille. Auf der anderen Seite steht ein ebenso faszinierendes Fahrverhalten. Was sich beides befruchtet. Mit dem Speedster lassen sich die Kurven den berühmten Tick schneller durchfahren – und wenn man glaubt, das sei der Grenzbereich gewesen, dann stimmt das schon – aber es war eben nicht der Grenzbereich des Autos,

Das Heritage-Design-Paket bringt edlen Purismus ins Cockpit: schwarzes Leder mit „Cognac“ und goldfarbene Applikationen



Leichtbau auch im Innenraum: Türschlaufen statt Türgriffe und Gepäcknetze statt Ablagefächer. Handlich: das Sportlenkrad mit 12-Uhr-Markierung

„Chronograph 911 Speedster“

Porsche Design hat für den neuen 911 Speedster zwei besondere Zeitmesser kreiert: den Chronograph 911 Speedster sowie den Chronograph 911 Speedster Heritage Design. Die klassischen Uhren sollen die Gestaltungsmerkmale, Materialien und Leistungseigenschaften des Sportwagens bis ans Handgelenk des Besitzers erweitern. Der Chronograph wurde gemeinsam mit den Ingenieuren aus Fahrzeugbau und Motorsport sowie den Uhrmachermeistern von Porsche Design Timepieces entwickelt. Der Chronograph besitzt das erste eigens entwickelte Porsche Design Werk 01.200 mit Flyback-Mechanismus, welcher das Stoppen, Nullstellen und Starten von aufeinanderfolgenden Zeitintervallen in einem Vorgang zusammenfasst. Der Rotor besteht partiell aus Wolfram und ist dem Design der Fahrzeugfelge nachempfunden. Wie das Speedster-Rad ist er in Schwarz-Seidenglanz lackiert und mit einem Zentralverschluss mit Porsche Wappen am Uhrwerk befestigt. Der Chronograph im Heritage Design erinnert wie das Fahrzeug an optische und haptische Details des 356 Speedster von 1954. Das Gehäuse aus leichtem Titan spiegelt die Farbgebung im Heritage Design wider. Ebenso ist das mattschwarze Ziffernblatt, analog zu den Instrumenten im 911 Speedster, mit grünen und silberfarbenen Ziffern versehen. Eine grün markierte „70“ ziert die Tachymeterskala und verweist auf sieben Jahrzehnte Porsche Sportwagen. Das Porsche Design-Logo bei drei Uhr sowie der „Speedster“-Schriftzug auf der Funktionsscheibe bei neun Uhr sind goldfarben veredelt.

sondern der des Fahrers. Die Grenzen des Autos lassen sich dennoch ausloten, ohne gleich damit auf die Rennstrecke zu gehen: Entsprechende Taster auf der Mittelkonsole schalten das Porsche Stability Management PSM in zwei Stufen ab. Wer jetzt mit Extrem-Speed in die Kurve geht, schafft es, das Heck ausbrechen und die Pneu selbst bei trockenem Asphalt mal – kurz – über den Belag radieren zu lassen. Das G-Modell aus den 80er-Jahren, liebevoll Heckschleuder genannt, lässt grüßen ...

Der Speedster – obwohl natürlich mit den neuesten Assistenzsystemen ausgerüstet – ist Porsche fahren pur. Fast so wie früher, aber natürlich in allem verbessert. Die Gasannahme ist extrem direkt, die Drehzahladel folgt sofort und unmittelbar jeder auch noch so geringen Pedalbewegung, was auch neuen Hochdruck-Einspritzinjektoren und einer modifizierten Sauganlage mit sechs Einzeldrosselklappen zu verdanken ist.

Die gleiche Direktheit gilt für die Lenkung: Sie gibt ständig Rückmeldung über Fahrbahnbelag, Bodenwellen, Dynamik des Fahrzeugs. Auch in engen Kurven kann der Fahrer sich so quasi auf eine Handbreite seinen Einlenkpunkt wählen und den Speedster wie auf der Carrera-Bahn mit satter Beschleunigung wieder aus der Kurve drücken. Beim direkten und präzisen Einlenken hilft die serienmäßige Hinterachslenkung sowie das Porsche Torque Vectoring, beim Herausbeschleunigen sorgt die mechanisch geregelte Hinterachssperre für herausragende Querdynamik und ausgezeichnete Traktion. Das Anbremsen erledigt die PCCB-Bremsanlage (Porsche Ceramic Composite Brake) mit gelochten und innenbelüfteten Keramik-Verbund-Bremsscheiben. Sämtliche Fahrwerkskomponenten stammen aus dem 911 GT3 und 911 R. Im Gegensatz zu diesen Modellen ist der Speedster allerdings nicht ganz so breithart, aber immer noch zünftig straff ausgelegt. Er vermittelt jederzeit das typische Elferfeeling – pur, konzentriert, unverfälscht. In diesem ultimativen Sportwagen der „alten Schule“ steckt alles, was Porsche seit 70 Jahren ausmacht. Man könnte sich keine schönere Hommage an den Porsche 911 vorstellen.

Mittlerweile sind wir am Porsche Museum angekommen, um den Speedster auch am

Am 8. Juni 2018 wurde eine Speedster-Studie zur 70-Jahre-Porsche-Feier vorgestellt



Exakt 1.948 Exemplare des leistungsgesteigerten und gewichtsoptimierten Speedsters gehen an die Kunden

„Ort seiner Verkündung“ mit unserer Miss Stuttgart gebührend in Szene zu setzen. Denn genau hier hatte Porsche Vorstandsvorsitzender Oliver Blume im Beisein von Ministerpräsident Winfried Kretschmann und weiteren illustren Gästen die erste Studie des Sondermodells dem überraschten Publikum präsentiert. Anlass war die offizielle Feier zu „70 Jahre Porsche“ am 8. Juni 2018. Damals sagte der Porsche-Chef, dass man abwarten wolle, wie die Öffentlichkeit auf das Sondermodell reagiert, um dann gegebenenfalls eine Kleinserienproduktion aufzunehmen. Nun, das war – im größeren Maßstab – etwa so, wie bei der Miss-Stuttgart-Wahl in diesem Frühjahr. Auch hier



Der 911 Speedster beschleunigt brachial (oben). Und er sieht blendend aus. Worin ihm Miss Stuttgart in nichts nachsteht

„Making of“ ...

Reiner Pfisterer ist Konzert-, Sport- und Porträtfotograf, der beispielsweise als Festival Fotograf für die Stuttgarter Jazzopen agiert, die Fotos für ein VfB Stuttgart-Buch beigesteuert hat oder als Haus- und Hoffotograf bei der TSG Hoffenheim fungiert. Den 911 Speedster in Szene zu setzen, war eine Herausforderung, der er gerne nachkam, wobei er konstatiert: „Naomi und das Auto haben es mir auch leicht gemacht“ (www.reinerpfisterer.de). Als erfahrene Visagistin war für Hair and Make-up Annika Kiefer mit von der Partie (www.salon-welz.de).



Engagiertes Team: Fotograf Reiner Pfisterer, Visagistin Annika Kiefer und die verantwortliche Grafikerin Sabine Baur. Im 911 Speedster: Miss Stuttgart 2019 Naomi Baisch mit Freundin Cecile

Miss Stuttgart 2019

Am 25. Mai 2019 wurde – die gebürtige Stuttgarterin – Naomi Baisch mit großem Abstand zur neuen Miss Stuttgart gewählt. Auf Schönheit kommt es natürlich immer noch an, doch inzwischen ist auch Persönlichkeit ein wichtiges Kriterium.



engelhardphotography



Wenn es Nacht wird über Stuttgart: Mit der Zweifarbenlackierung fällt der Speedster vor jeder Kulisse auf



Man könnte sich keine schönere Hommage an 70 Jahre Sportwagenbau im Allgemeinen und den Porsche 911 im Speziellen vorstellen



Miss Stuttgart in Stuttgart: Naomi trifft sich gerne mit ihrer Clique in der City. Dem 911 Speedster sind die *long and winding roads* lieber ...

stand für die Jury bereits nach dem ersten Vorentscheid fest: „Die wird's!“ Beim Porsche Speedster wurden es, streng limitiert, 1.948 Exemplare – entsprechend der Jahreszahl, an dem der allererste Sportwagen unter dem Namen Porsche erschienen ist.

Das Geburtstagsgeschenk zum 70sten muss man sich allerdings etwas kosten lassen. Der Porsche Speedster schlägt mit ca. 270.000 Euro zu Buche, für das Heritage-Paket mit schicker Zweifarbenlackierung und edlem Interieur kommen nochmal knapp 22.000 Euro hinzu. Ein paar Individualisierungsmaßnahmen wie bei unserem Testwagen – und man liegt aufgerundet bei 300.000 Euro. Doch das ist eher ein theoretischer Wert, da auch dieser 911 Speedster – wie alle seine Vorgänger – bald noch weitaus höhere Liebhaberpreise erzielen wird. Weshalb auch alle 1.948 Exemplare vermutlich bereits ausverkauft sein dürften ... Allen, die einen ergattert haben, möchte man zurufen: „Lasst dieses Auto bitte nicht in einer Sammlergarage verkümmern. Dieser 911 Speedster hat eine eindeutige Bestimmung: Raus damit auf die Land- und Pass-Straßen dieser Welt.“

Nun wird es langsam Zeit, Abschied zu nehmen von den beiden Stuttgarter Top-Modellen, die uns inzwischen schon etwas ans Herz gewachsen sind. Die in Stuttgart geborene Naomi Baisch wohnt zwar in Pattonville bei Ludwigsburg, trifft sich aber am Wochenende gerne mit ihren Freundinnen in der Landeshauptstadt. Ein letztes Shooting vor dem „Cavos“, einem Hotspot in der Innenstadt, und wir entlassen Naomi mit allen guten Wünschen für die Zukunft ins abendliche Ausgehewühl. Es ist spät geworden. In Zuffenhausen sind die Lichter des Büros für das Testwagenmanagement bereits erloschen, doch kann man in diesem Fall Schlüssel und Papiere an der Pforte abgeben. Als ich den Speedster auf dem Parkplatz vor dem altherwürdigen Backsteinbau der Porsche Zentrale abstelle, muss ich wieder an die Worte des Mitarbeiters bei der Übergabe denken – und hinterlasse spontan ein paar Zeilen auf einem Notizzettel, die auch als Resümee zum neuen 911 Speedster taugen dürften: „Wow, was für ein Fahrzeug. Dieser Elfer ist die reinste Offenbarung. Habe selten mit so schwerem Herzen einen Testwagen zurückgegeben. Vielen Dank!“



TECHNISCHE DATEN

Porsche 911 Speedster (991)

Motor: Wassergekühlter Sechszylinder-Boxermotor, 3.996 cm³ Hubraum, Bohrung x Hub 102 x 81,5 mm

Motorleistung: 375 kW (510 PS) bei 8.400/min, max. Drehmoment: 470 Nm bei 6.250/min

Kraftübertragung: Hinterradantrieb; Sechsgang-GT-Sportschaltgetriebe mit Porsche Torque Vectoring (PTV) inkl. mechanischer Hinterachs-Quersperre

Sportfahrwerk: mit Stahlfederung und 25 mm Tieferlegung; Porsche Active Suspension Management (PASM) mit elektronisch geregelten Schwingungsdämpfern; zwei manuell anwählbare Dämpfungsprogramme

Räder/Reifen vorn: 9 J x 20 ET 55 mit Sportreifen 245/35 ZR 20; hinten: 12 J x 20 ET 47 mit Sportreifen 305/30 ZR 20

Bremsen vorn/hinten: Sechsen- / Vierkolben-Alu-Monobloc-Festsattelbremsen; gelochte, innenbelüftete Keramik-Verbund-Bremsscheiben, ø 410 mm / ø 390 mm

Leergewicht DIN 1.465 kg

Zul. Gesamtgewicht 1.793 kg

Leistungsgewicht 2,87 kg/PS

Radstand 2.457 mm

Spurweiten vorne 1.551 mm, hinten 1.555 mm

Kofferraumvolumen vorn 125 l, Tankinhalt 64 l optional 90 l

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 310 km/h

Beschleunigung: 0 – 100 km/h 4,0 s, 0 – 200 km/h 12,2 s

CO₂-Emissionen: 317 g/km

Verbrauch nach NEFZ: kombiniert 13,8 Liter/100 km

Preis in Deutschland inkl. MwSt.: ab 269.274 Euro

Heritage-Design-Paket inkl. MwSt.: 21634 Euro