



Rarität Porsche Carrera 2 Speedster im "Turbo Look" – breit noch exklusiver

Erstellt am 27. Juni 2020

Text: Bruno von Rotz

Fotos: Daniel Reinhard (3) – Bruno von Rotz (28) – Porsche AG (4) – Archiv Porsche AG (3)

Ganz zum Schluss kam beim Porsche 911 G-Modell der Speedster, vorgestellt an der IAA 1987, gebaut 1988 und 1989. Er war von Anfang ein Star und erzielte schon früh Preise oberhalb des Neupreises. Doch mit dem Platzen der Ferrari-Blase anfangs der Neunzigerjahre schrumpfte auch der Markt für besondere neue Autos. Dass es also von der ab 1989 gefertigten Baureihe 964 einen Speedster geben würde, das war mehr als unsicher.

Turbo-Speedster?

Doch schon im Juni 1990 war auf der Titelseite von "auto motor und sport" ein neuer Speedster zu sehen, und war für einen "Porsche Speedster nach Turbo Art" wurde er genannt. Er verknüpfte das Speedster Oberteil mit dem neuen 964 Unterbau, allerdings als Turbo-Variante und damit als Breitversion.

Der 964 Turbo Speedster sah mehr als lecker aus, doch es gab ein Problem. Als Turbo-Variante benötigte er zur Unterbringung des Ladeluftkühlers den grossen Heckflügel und das hätte mit dem Speedster-Aufbau einfach nicht gut ausgesehen. Also kamen nur Saugmotoren infrage.

Autor Helmut Luckner gab zu bedenken, dass man ja bei der RS-Ausstattung beginnen könnte, was trotz Versteifungsmassnahmen zu einem Wagengewicht von etwa 1270 kg führen könnte und damit beim 265-PS-Motor ein Leistungsgewicht von 4,8 kg pro PS erwarten lassen würde. So an die 20 Millionen Vorabinvestitionen mussten wohl getätigt werden, ein Preis von DM 200'000 galt damals als verkaufbar. Und sogar von einem Präsentationstermin an der IAA 1991 wurde geträumt.

Doch dann kam, wie bereits erwähnt, die grosse Ernüchterung. Mit dem Ende der Ferrari-Hausse schwand auch der Markt für einen Kleinserien-Speedster, die DM 200'000 erschienen als völlig utopisch, zumal es Porsche finanziell nicht besonders gut ging in diesen Jahren.

Neuanlauf

Die IAA 1991 ging vorbei, ein 964 Speedster wurde dort nicht vorgestellt. Doch er kam dann doch noch, am Pariser Autosalon im Oktober 1992. Er war auch nicht mehr turbobreit, sondern basierte auf der normalen Karosserie des 964. Es musste gespart werden, schliesslich sollte der 964 Speedster günstiger angeboten werden als inzwischen gebaute 964 Cabriolet, ganz im Sinne des 356 Speedsters, der damals auch eine billige und einfache Variante des Vierzylinder-Porsches gewesen war.

Die Euphorie war 1992 auch nicht mehr so gross wie beim Vorgänger. Speziell die lackierten Felgen sorgten für Diskussionen, zudem war die Frontscheibe nicht mehr demontierbar. Dass das Dach deutlich alltagstauglicher geworden war und sogar einer Dichtigkeitsprüfung mit künstlichem Regen problemlos trotzte, bemerkten die Journalisten bei der ersten Präsentation in Venedig im Jahr 1992 vermutlich noch nicht.

Es gab den 964 Speedster in fünf Standard-Farben: Indischrot, Grandprixweiss, Maritimblau, Speedgelb und Schwarz, ähnlich zur Auswahl beim RS. Die serienmässigen Schalensitze, deren Rückseite in Wagenfarbe lackiert war, konnten ohne Aufpreis auch mit komfortableren Seriensitzen ersetzt werden.

Viel Komfort wurde nicht geboten, die RS-Ausstattung war bekanntlich gewichtsoptimiert. Dies hiess, dass Ablagen in den Türverkleidungen genauso fehlten wie die Zentralverriegelung, elektrisch einstellbare Aussenspiegel oder die elektrische Sitzverstellung. Immerhin gab's ABS, elektrische Fensterheber und ein Radio. Die Türen aber mussten mit Laschen zugezogen werden. Das Dach war immer schwarz, Doppel-Airbags nur auf Sonderwunsch lieferbar. Im März 1993 mussten für den nun 1350 kg schweren Carrera 2 Speedster DM 131'500 (CHF 118'900) bezahlt werden, rund 8400 DM weniger als für das Cabriolet.

Schneller als der Vorgänger

Rund 260 km/h schnell war der 964 Speedster, den Sprint von 0 auf 100 km/h erledigte der 250 Katalysator-PS starke Wagen in 5,7 Sekunden. Und man konnte ihn sogar mit Tiptronic bestellen, was Harald Prüssmann nach einem Fahrbericht in "auto motor und sport" im Jahr 1993 schreiben liess: "James Dean wäre ja heute auch schon 62 und würde wahrscheinlich sogar die Automatik bevorzugen."

Sachlich hatte Prüssmann aber kaum etwas am neuen Wurf auszusetzen: *"Man kommt nicht um hin, den Porsche-Technikern ein Kompliment zu machen. Sie haben es geschafft, den Bogen zu einer fast 40 Jahre alten Legende zu schlagen, ohne daß größere funktionelle Abstriche zu machen sind. Es spielt in diesem Zusammenhang keine entscheidende Rolle, daß die Bedienung des Verdecks eine ziemliche Fummelerei bedeutet. Erstens ist der Speedster per Definition ein offen zu fahrendes Auto mit einem Notverdeck, und zweitens wird niemand diesen Porsche als einziges Auto fahren. Der Speedster-Fahrer fährt nur bei entsprechen dem Wetter aus - Mythen und Legenden lassen sich bei Sonnenschein eben weit besser nachvollziehen. Und was die kleinliche Streiterei über den Komfort angeht: Der Speedster ist schliesslich kein Nachbau eines alten Autos, sondern die zeitgemäße Interpretation eines klassischen Themas."*



Technisch gab es kaum Unterschiede zum Carrera 2 auf 964-Basis. Wer sich den Speedster etwas komfortabler ausgestattet wünschte, konnte sich aus einer umfassenden Ausstattungsliste von Porsche bedienen.

Begehrtestwert

"Der Spaß an einem richtigen Sportwagen läßt sich nur steigern, indem man die Hälfte wegläßt. Am besten die obere", dichteten die Porsche-Werber.

Das Dach war zwar besser als beim Vorgänger, aber es verlangte immer noch nach Aufmerksamkeit. Die Automobil Revue schrieb 1993:

"Trotz verbessertem Mechanismus bedarf das Verstauen des Verdecks einiger Mühe, findet dieses doch in der Mulde unter der aufstellbaren Kunststoffabdeckung nur Platz, wenn es exakt gefaltet wird. Geschlossen ist das Verdeck jedoch relativ rasch, und durch die im Vergleich zu den anderen Carreras 4 cm niedrigere Frontscheibe erhält der geschlossene Speedster dann seine typische geduckte Optik."

Aber wer wollte den Speedster schon mit geschlossenem Dach fahren? Das sah auch die Automobil Revue so:

"In der Regel dürfte jedoch der Speedster bei trockener Witterung mit zurückgeschlagenem Verdeck bewegt werden. Die Form der Windschutzscheibe sowie die an die Sitz-Rücklehnen heranreichende Kunststoffabdeckung halten dabei die Luftverwirbelungen im Cockpit selbst bei höheren Geschwindigkeiten in akzeptablen Grenzen. Zu diesem Frischluft-Spaß pur liefert der sonore Klang des Heckmotors überdies die passende Kulisse."

Die Kunden waren aber offenbar nicht so leicht zu überzeugen. Anstatt 2104 Exemplare wie beim Vorgänger, waren es beim 964 schlussendlich nur deren 931 Wagen beim 964, die zwischen Ende 1992 und Ende 1993 die Fabrik verliessen.

Und doch noch eine Breitversion

Wem die schwächliche Serienkarosserie des 964 Speedsters zu schmal war, dem konnte bei "Porsche Exclusive" für bare Münze (DM 16'269) geholfen werden. Speedster im Turbo-Look hieß diese Version und ihr Bau war nicht ganz trivial.

Insgesamt 15 Fahrzeuge entstanden, die ersten 10 durch Aus- und Einschleusung der Karosserien in der normalen Produktionslinie, weitere fünf nachträglich bei Porsche Exclusive. Ausser breiteren Rädern und Kotflügeln waren die Unterschiede zwischen der Breit- und der Schmalvariante minimal.

Auf die normalen Preislisten schaffte es die Breitvariante nie, so erfuhren wohl viele Kunden nie von dieser Möglichkeit. Wer weiss, vielleicht hätte die aufgeblasene Version ja den Produktionszahlen des Speedsters Auftrieb gegeben, hätte man damals anders entschieden. Tatsächlich wirkt der breite Speedster deutlich kräftiger und irgendwie auch stimmiger, wenn man ihn heutzutage betrachtet, zumal ja alle Autos in die Breite gewachsen sind. Und mit 177,5 anstatt 165 cm war er ja eigentlich immer noch nicht ausladend.

Heute jedenfalls dürften die breiten Speedster nach einem deutlich grösseren Aufpreis verlangen als damals, zumal auch der schmale 964 Speedster im Jahr 2020 für rund den doppelten Neupreis gehandelt wird.

Quelle:



Dieser Artikel mit 38 Fotos / Faksimiles ist unter folgender URL zu finden:
<https://www.zwischengas.com/de/FT/fahrzeugberichte/Porsche-Carrera-2-Speedster-im-Turbo-Look-.html>

© Text und Fotos sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nicht ohne Rückfrage publiziert oder verbreitet werden.



