Was haben diese beiden Porsche Carrera GT gemeinsam?

Lead
Ende der 1950er Jahre baute Porsche einige spezielle Homologations-Versionen des 356 Carrera GT. In den nächsten sechs Jahrzehnten sollten nur zwei weitere Carrera GT mit Wurzeln im Motorsport folgen. Doch haben diese beiden neben ihrem klangvollen Namen überhaupt noch weitere Gemeinsamkeiten?

Als der Porsche 924 im Jahr 1976 vorgestellt wurde, hielt sich die Begeisterung der Porsche-Gemeinde in Grenzen. Man hätte der Marke noch den Vierzylindermotor aus dem Hause VW verziehen, aber dann auch noch wassergekühlt und auf der „falschen" Seite montiert - das ging gar nicht. Doch zum Jahresende 1979 kündigte Porsches Rennleiter an, dass drei 924 Carrera GTP sich 1980 zum Start in Le Mans aufstellen würden. Außerdem plante Porsche die Produktion von zusätzlich 400 Homologationsmodellen, um im nächsten Jahr in der GT-Klasse zugelassen zu werden. Spätestens jetzt horchten die Enthusiasten auf.

Evolution im Stil der 80er

Mit gut 213 PS und einer verbreiterten, selbstbewussten Präsenz auf der Straße war aus dem 924 Carrera GT eine echte Fahrmaschine geworden. Ein Rezept, das auch bei den Evolutionen GTS und Clubsport, die nach der Erfüllung der 400-Quote produziert wurden, erfolgreich war. Nur 15 Clubsport-Versionen (auch das Modell in unserem Foto), deren besondere Attraktion nicht nur in einer Leistungssteigerung auf über 270 PS, sondern auch in gewichtsparenden Maßnahmen wie einem Überrollkäfig ab Werk lag, wurden gebaut. Selbst die Verkleidung der Frontscheinwerfer war aus Plexiglas.

Wie sein Namensvetter hatte auch der Porsche Carrera GT der 2000er Jahre seinen Ursprung im Langstreckenrennen: Dass er als Le-Mans-Prototyp entwickelt worden war, wird sofort klar, wenn man die mächtige Tür öffnet und dann in der Karbon-Wanne des Cockpits versinkt. Allerdings sind das nicht die letzten Spuren der Homologation. Das Fahrzeug beeindruckt eher mit der für Porsche typischen Qualität, zum Beispiel, wenn man die Zündung einschaltet - der GT hat sogar einen richtigen Schlüssel - und dabei kein brachialer Motorenlärm ins Innere dringt. Durch das fest anliegende, aber abnehmbare Dach bleibt das Dröhnen des V10-Saugers nur für die Umwelt überdeutlich vernehmbar.

Experten bevorzugt

Wie es sich für ein Fahrzeug mit Motorsport-Genen gehört, ist der Schalthebel ganz nah an der rechten Hand des Fahrers positioniert. Was vielleicht noch wichtiger ist: Der CGT hat im Gegensatz zum 924 statt Fünf- ein klassisches Sechsgang-Schaltgetriebe. Das sind aber immer noch ein paar weniger, als bei den inzwischen veralteten Schaltwippensystemen der neunziger Jahre. Trotz der vertrauten Technik war der CGT berühmt-berüchtigt, weil er unerfahrene Piloten mit seinem blitzschnellen Agieren und einem Hang zum Übersteuern überraschte.

Auf dem Papier teilt sich dieses Carrera-Paar allenfalls den Namen. Aber eben dieser Name definierte zugleich den dynamischen Anspruch, den überlegene Fahrer an sich stellen. Dieser Nimbus sorgt heute zusammen mit dem Seltenheitswert und der Erinnerung an Le Mans dafür, dass sich Porsche-Sammler zunehmend um diese handverlesenen Modelle reißen. Experten auf diesem Gebiet wie DK Engineering berichten, dass allein in den letzten Monaten das Interesse an diesem Supersportwagen der 1990er Jahre rasant gestiegen ist. Gut möglich, dass die beiden lange als Geheimtipp gehandelten CGT bald zu derart astronomischen Preisen wie beim der Porsche Carrera RS 2.7 verkauft werden.

Fotos: © GF Williams for Classic Driver

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/autos/was-haben-diese-beiden-porsche-carrera-gt-gemeinsam
© Classic Driver. All rights reserved.