

CLASSIC DRIVER

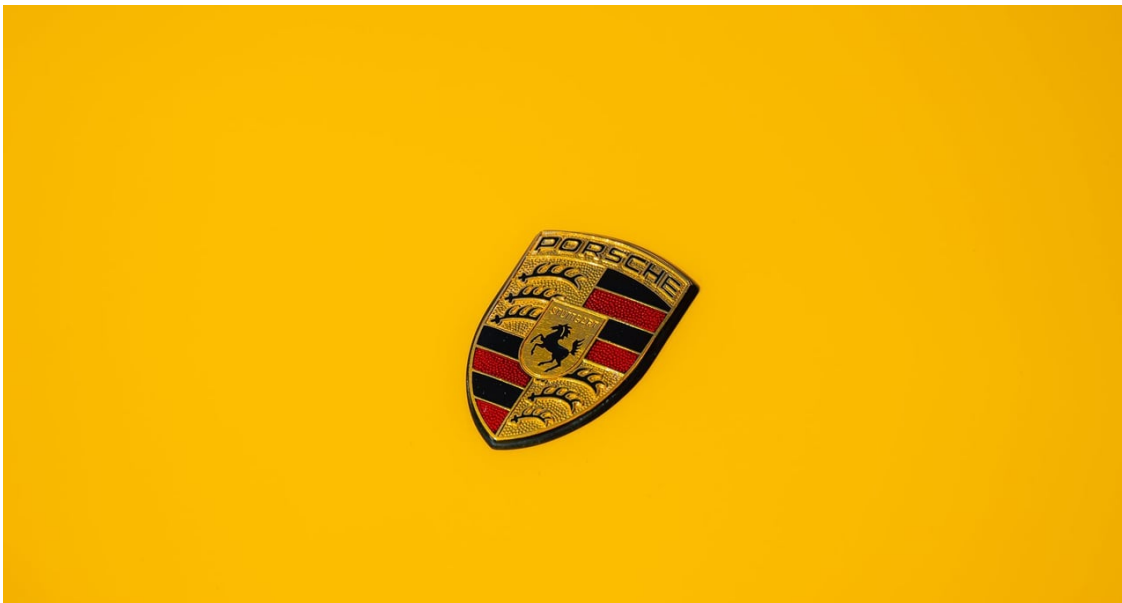
Ist dieser ferrariigelbe 911 einer der schärfsten Porsche, die jemals aus Zuffenhausen kamen?

Lead

Nur 195 wurden gebaut, davon lediglich 20 in der Clubsport-Ausführung. Was einen Porsche 911 GT2 der Generation 993 zu einem der seltensten Modelle der Marke macht. Dieses Exemplar von MCC Monaco geht mit einer Farbe aus der Palette eines der stärksten Mitbewerber noch einen Schritt weiter...



In der großen weiten Autowelt gibt es Einhörner in allen Formen und Größen. Ein Auto kann durch sein unnachahmliches Design, seine einzigartigen Spezifikationen oder seine Seltenheit Berühmtheit und Ikonenstatus erlangen. Der Porsche-Stall beherbergte schon immer Einhörner, aber der [GT2 der 993er-Generation](#) ist ein besonderes Aushängeschild. Und in der raren Club Sport-Variante (003) - wie das bei [MCC Monaco](#) stehende Exemplar - so selten wie ein Porsche nur sein kann.



Als GT2-Homologationsmodell für die Saison 1995 gebaut, waren die Unterschiede zwischen einem 993 für den Alltagsgebrauch und einem GT2 eklatant. Sowohl optisch wie auch unter der ausladenden Karosserie. Um dreiteiligen Speedline-Felgen (18 Zoll) und den größeren Spurweiten Rechnung zu tragen, erhielt der GT2 aufgeschraubte Kotflügelverbreiterungen. Der größere Heckspoiler mit integrierten seitlichen Lufteinlässen war in der Neigung einstellbar und erhöhte den Abtrieb. Direkt über den Hinterrädern saß ein 3,6-Liter-Sechszylinder-Bi-Turbo, der seine 430 PS über ein Sechsganggetriebe auf die Hinterachse schickte. Einer der größten Vorteile des Wagens war sein geringes Gewicht: Den Stuttgartern gelang es, aus dem ohnehin schon leichten Elfer noch einmal 200 Kilogramm herauszunehmen und so das Gewicht auf 1295 kg zu drücken. Natürlich standen Komfortfeatures angesichts eines solchen Abpeckprogramms nicht an oberster Stelle. Vielmehr war der GT2 mit dünnerem Glas (Heckscheibe, Seitenscheiben) und Aluminium für die vordere Haube und die Türen ein echtes Federgewicht. Die Rücksitze, die hinteren Innenverkleidungen und Dämmmaterialien fielen dem Kampf um jedes Kilo ebenso zum Opfer wie die Klimaanlage und das Radio. Aus Reglementgründen schied der Allradantrieb des 911 Turbo aus. Das Clubsport-Paket umfasste einen eingeschweißten Überrollkäfig, Sechspunktgurte, Batterie Hauptschalter, Feuerlöscher und Profilschalensitze. So gelang es der leichtgewichtigen Rennstreckenwaffe, aus dem Stand in nur 4,4 Sekunden auf 100 km/h zu beschleunigen und eine Höchstgeschwindigkeit von 295 km/h zu erreichen - Performance-Werte, die noch heute mit vielen Porsche-Topsportlern konkurrieren können.



Doch wie konnte man einen so seltenen und außergewöhnlichen 911er noch stärker von seinen Stallkollegen abheben? Ein Ausflug in die Lackiererei von Porsche war sicherlich ein guter Anfang. Diese Rarität war von Anfang an in PTS-Ferrarirot lackiert, ein Farbton, der perfekt zum rennsportlichen Habitus des GT2 passte. In einer Welt voller rekordverdächtiger PTS-Kreationen und RS-Modellen im Besitz von Celebrities ist die 993-Generation wohl diejenige, mit der der jahrzehntelange Hype um solche Leichtbau-Elfer begann. Als erster seiner Art war er der Begründer der GT-Modelle von Porsche und zugleich der letzte mit Luftkühlung, was den Ruf dieser Ikone nur noch weiter steigerte. Wenn man bedenkt, dass dieses Exemplar in einer Farbe glänzt, die normalerweise die tänzelnden Pferde aus Maranello ziert, könnte es eines der seltensten unter allen Einhörnern sein!

[AUTO ANSEHEN](#)

Galerie

