

CLASSIC DRIVER

Diese glorreichen Vier sind die radikalsten luftgekühlten Porsche 911 aller Zeiten

Lead

Jeder Porsche 911 verkörpert Sportwagentugenden in Reinkultur. Doch gilt der 993 als Krönung der luftgekühlten Epoche und exzellente Spielwiese für Ingenieure, die sich voll austoben wollten. Jan B. Lühn offeriert nun gleich vier der radikalsten Exemplare.



Wir haben alle unsere eigenen Vorstellungen, welcher nun wirklich der "beste" Porsche 911 von allen ist. Doch niemand kann leugnen, dass die von 1993 bis 1998 gebaute Elfer-Generation 993 das würdige Finale der luftgekühlten Linie darstellte. Nicht nur sah das Modell „genau richtig“ aus, sondern vermischte auch auf magische Art den Old-School-Charakter des Porsche 911 mit einem aktualisierten Fahrerlebnis sowie einer Performance und einem Handling, das der Baureihe würdig war. Der bekannte Designer Dieter Rams bezeichnete den originalen Porsche 911 einmal als „effizientestes Transportmittel, um schnell auf der Straße von A nach B zu kommen“ – und das traf vielleicht sogar ganz besonders auf den 993 zu.



Für einige Fans war ein serienmäßiger Porsche 993 als Coupé, Cabriolet oder Targa aber einfach noch nicht genug. Für sie baute Porsche eine Reihe von weiter verbesserten Sonderserien, die – bis vielleicht auf den 959 – radikaler daherkamen als jeder andere Porsche 911 zuvor. Beim Händler [Jan B. Lühn](#) stehen nun vier der kompromisslosesten Renner dieser letzten luftgekühlten Elfer-Generation zum Verkauf. Ein deutscher Sammler hatte diese faszinierende "Leichtbau Collection" über einen Zeitraum von fünf Jahren zusammengebracht – und dabei wirklich nur die allerbesten Exemplare mit wenigen Vorbesitzern ausgewählt. Es ist das erste Mal seit 10 Jahren, dass die vier Autos auf verfügbar sind. Und egal, ob man die ultimative 993-Sammlung auf einen Streich erwerben oder die bestehende Sammlung mit einem Leichtbau-Renner vervollständigen will: Diese Gelegenheit ergibt sich so schnell nicht wieder.

Der Porsche 993 RS Clubsport



Ein trefflicher Einstieg stellt der formidable [Carrera RS](#) dar, die Leichtbau-Version des Serien-993 Carrera mit einer um 10 Prozent auf rund 300 PS angehobenen Leistung mittels größerer Ventile, geschmiedeter Kolben und einer neu programmierten Motorsteuerung. Die ersten drei Gänge des Sechsgang-Getriebes wurden – auf die Charakteristik des Motors zugeschnitten – modifiziert. Mit Hilfe einer Aluminium-Motorhaube, vorderen Renn- und ausgebauten Rücksitzen, dünnerem Glas, minimalistischen Türtafeln und reduziertem Dämmmaterial wurde zugleich das Gewicht gesenkt. Außerdem das Fahrwerk vorn um 30 und hinten um 40 Millimeter gegenüber dem Serien-911er tiefergelegt

und das Zweimassen-Schwungrad demontiert.



Als seltene „Clubsport“-Version kommt dieses Exemplar darüber hinaus ohne Bodenteppiche, elektrische Fensterheber, Klimaanlage oder Radio. Der komplette Innenraum ist quasi nackt und in Wagenfarbe lackiert. Dafür ist ein Matter-Überrollbügel eingeschweißt, und außen ergänzen wunderschöne Speedline Leichtmetallfelgen den RS Clubsport Aerodynamik-Kit, bestehend aus einem dreiteiligen Front- und zweiteiligem Heckspoiler, seitlichen Schürzen und einem Luftgitter in der Motorhaube. Nur 217 Exemplare mit dem Optionscode Club Sport "M003" wurden aufgelegt, dieser 911 im klassischen Grand Prix Weiß hat seit Neuzulassung nur 35.000 Kilometer abgespult.

Der Porsche 993 GT2 Clubsport

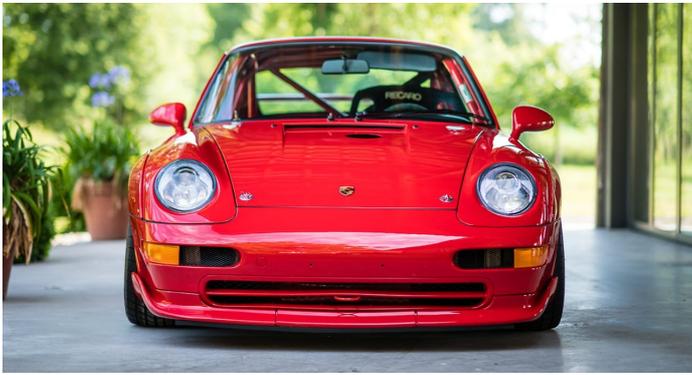


Nun werden die Dinge schon ernsthafter: Der [GT2](#) wurde in 157 Exemplaren gebaut, 57 davon für die Homologation in der internationalen GT2-Rennwagenklasse. Und von diesen wiederum wurden ganze 21 mit dem Clubsport Paket ausgestattet. Darunter auch dieses Auto in Guards Red, zu erkennen an seinem Matter Überrollkäfig, den Sechspunkt-Gurten, dem Feuerlöschsystem und den hyperleichten Schalensitzen.



Der 3,6 Liter große Bi-Turbo des GT2 leistet 430 PS und treibt im Gegensatz zum allradgetriebenen 993 Turbo nur die Hinterachse an. Zur Gewichtsdiät (200 Kilo weniger) tragen Türen und Hauben aus Aluminium, Scheiben aus Dünnglas, der Entfall der hinteren Sitzanlage sowie ultraleichte Magnesium-Felgen von Speedline bei. Folge sind irre Beschleunigungszeiten von 4,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h und eine Spitze von 295 km/h.

Der Porsche 993 Cup 3.8 RSR



Jetzt geht es mit uns durch. Der [Cup 3.8 RSR](#) basiert auf dem 993 Cup – doch mit einer rennsporttauglichen Aufhängung in Kugelgelenken und GT2-Kotflügelverkleidungen. Er wurde als aus dem Stand startbereiter 24-Stunden-Langstreckenrenner konzipiert – daher auch der Matter Käfig, die Alu-Haube, die einstellbaren Bilstein-Dämpfer, die Domstreben, der Frontspoiler und der verstellbare Heckflügel.



Das Interieur ist so spartanisch wie nur denkbar, mit nur einem Sitz samt Gurten, Batterie-Trennschalter und Feuerlöscher. Das drückt das Gesamtgewicht auf 1200 Kilo, angetrieben von einem Motor, der bei 6900 U/min standfeste 350 PS abgibt. Luehn beschreibt den 3.8 RSR als „den letzten wirklich handgefertigten 911“, eine Meinung gefestigt aus der Tatsache, dass zwischen 1997 und 1998 nur 30 Einheiten entstanden. Dieses Exemplar wurde neu an das legendäre Zakspeed Team geliefert, das es dann drei Jahre lang einsetzte, ehe es an einen Privatmann verkauft wurde, der das Fahrzeug wiederum bis 2003 bei Rennen bewegte. Der RSR steht mit allen relevanten Wettbewerbs-Dokumenten zum Verkauf.

Der Porsche 993 GT2R



Wollen Sie es jetzt auf die Spitze treiben? Dann könnte der im letzten Jahr der GT2-Produktion aufgelegte 993 GT2R das Richtige sein. Auf Basis der straßenzugelassenen Version gaben frühe Exemplare dank KKK Turbos, größeren Ladeluftkühlern, „scharfen“ Nockenwellen und einem speziellen Auspuffsystem 450 PS zum Besten. Trotz zweier Klassensiege in Le Mans und dem erfolgreichen Einsatz von Privatteams in Europa und Nordamerika wurde der GT2R Ende 1997 von der mächtigen Chrysler Viper GTS-R mit ihrem 8,0-Liter-V10 distanziert. Ergo legte Porsche für 1998 nach, und steigerte die Leistung des Boxers mittels neuer Doppelzündung und verbesserter Turbos auf 485 PS.



Das hier gezeigte Modell ist das allererste aus einer Serie von nur 13 im Jahre [1998 aufgebauten GT2R](#). Neben dem Motor-Upgrade zu erkennen an breiteren Felgen, einem modifizierten Aero-Paket und verbesserten Stabilisatoren. Das Auto wurde neu an den kanadischen Langstreckenpiloten John Graham verkauft und bis zum Jahr 2000 von Daytona bis Le Mans eingesetzt, errang während dieser Zeit auch mehrere Podiumsplätze. 2013 wurde es bei Freisinger Motorsport rundum restauriert und präsentiert sich – wie auch die anderen Modelle der Sammlung – in einem exzellenten Zustand.

Also wer soll es also sein? Nur der eine – oder die gesamten, fantastischen Vier?

Entdecken und kaufen Sie die Leichtbau Collection bei Classic Driver

Galerie

