

CLASSIC DRIVER

Dieser einmalige Porsche 928 Clubsport ist einen beherzten Griff in die Brieftasche wert

Lead

Sie möchten den Spuren von Jochen Mass, Derek Bell, Hans-Joachim Stuck und Bob Wollek folgen, ohne gleich Leib und Leben auf der Rennstrecke zu riskieren? Dann empfehlen wir Ihnen diesen sehr sportlichen aber wenig bekannten Porsche 928 Clubsport – der einst von den vier Rennlegenden getestet wurde.

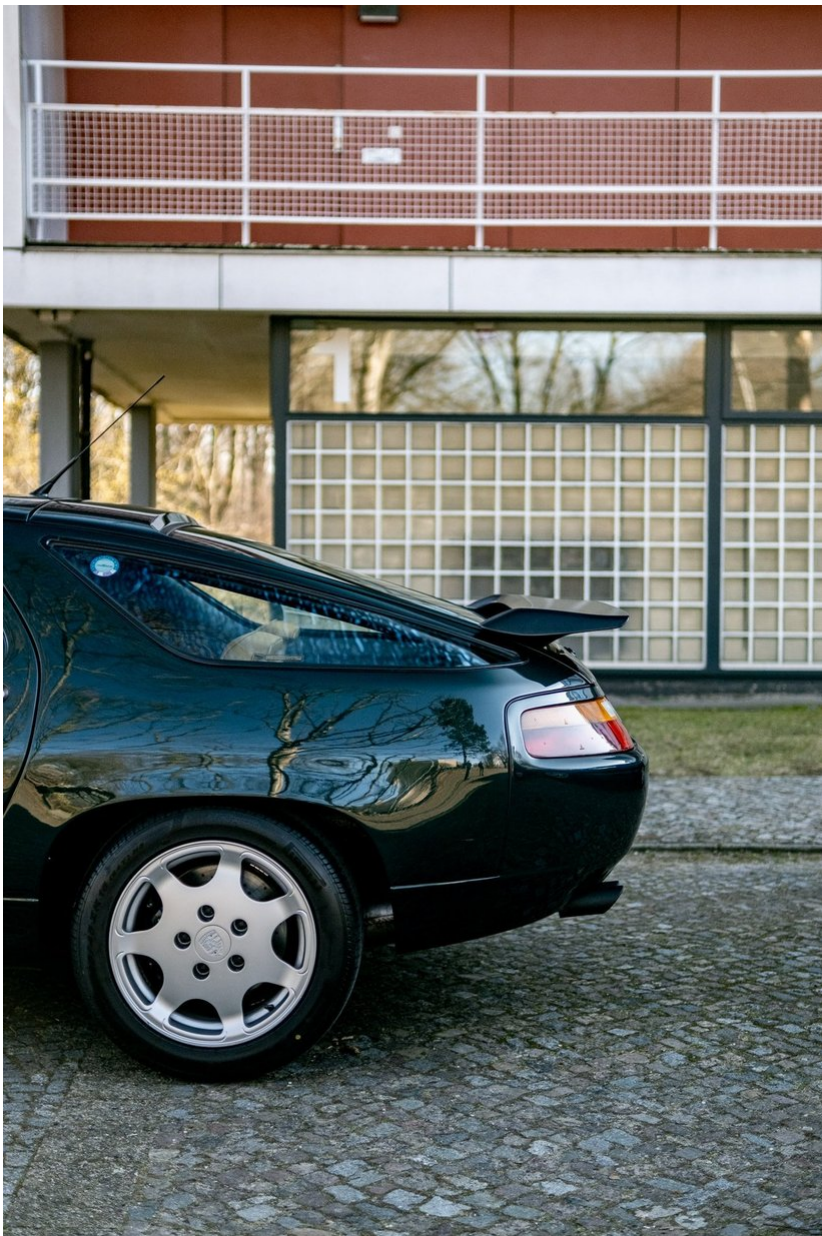


Fangen wir mit den Zahlen an. Es wurden gerade einmal 27 Exemplare des Porsche 928 S4 Clubsport gebaut. Von diesen waren vier Prototypen in der Farbe Guards Red, die der Öffentlichkeit offiziell 1987 vorgestellt wurden – obwohl geraunt wird, dass in irgendeiner Form bereits 1983 erste Entwicklungsversuche unternommen wurden. Vier andere Autos, diesmal lackiert in Grand Prix White, erhielten die Le Mans-Piloten des Porsche 962 als Test- und PR-Fahrzeuge mit dem Ziel, das Interesse an einer mehr Fahrer-fokussierten Version des Flaggschiffs GT auszuloten.





Je nach persönlichen Vorlieben der Besitzer unterschiedlich konfiguriert, wurden diese Autos heftig gefahren und sammelten dabei jede Menge Kilometer auf der Strecke zum Rennkurs und zurück. Stuck gab einmal zu, dass er die Hinterreifen alle 10.000 Kilometer auswechseln musste, weil dieser Porsche eine Einladung war, bei jeder Gelegenheit zu driften. Derek Bell hing so sehr an seinem Clubsport, dass er ihn 18 Jahre lang behielt! Wenn das keine Empfehlung ist, die sofort das Interesse eines jeden Sportwagen-Enthusiasten weckt.





Von 27 gefertigten Porsche 928 S4 Clubsport waren 19 Stück tatsächliche Serienfahrzeuge. Vier von diesen wiederum waren für die interne Verwendung als Presseautos oder schlicht Dienstwagen der obersten Porsche-Manager reserviert. Aus dieser kleinen Rechenaufgabe ergibt sich, dass letztlich nur 17 Autos für interessierte Kunden zum Verkauf standen. Selbst in der heutigen Zeit extrem limitierter Porsche ist das eine bemerkenswert niedrige Zahl. Zum Vergleich: Vom Porsche 911 Sport Classic der Generation 997 - einem Modell, für das heute eine halbe Million US-Dollar verlangt werden - wurden 250 Einheiten gebaut. Aber noch bemerkenswerter ist die Tatsache, dass dieser besondere 928 CS, den Sie hier auf den Fotos sehen können, einer von nur sieben Stück ist, die im letzten Produktionsjahr vom Band liefen - und wiederum eines von den zwei Fahrzeugen, die Tannengrün-Metallic lackiert wurden. Und, Trommelwirbel, er ist der einzige mit einem Interieur in Cashmere Beige. Dieser so seltene Porsche 928 Clubsport [wird ab sofort bei Classic Driver zum Verkauf angeboten](#).



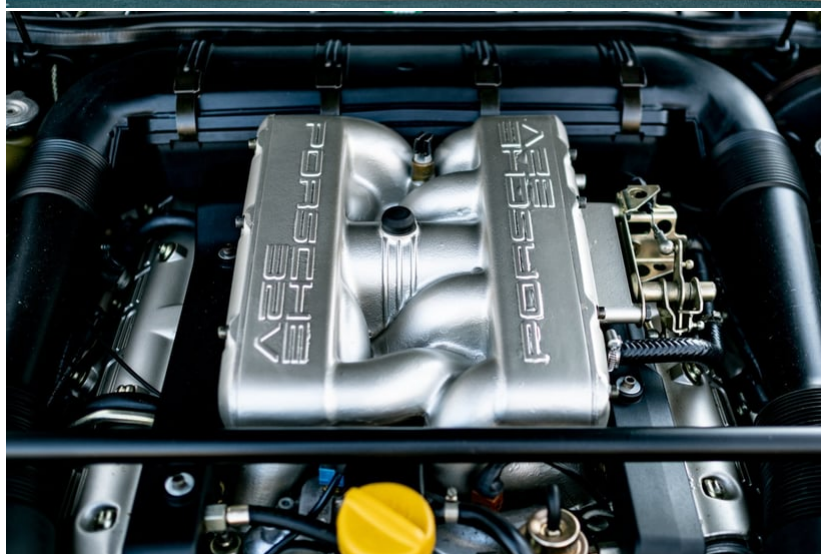
Sein Baujahr ist 1988 und mit dem charakteristischen „CS Clubsport“-Aufkleber am linken vorderen Kotflügel ist er einer der beiden allerletzten Autos, die dieses herausragende Merkmal tragen. Das bedeutet, dass es wie die 15 anderen Gefährten je nach Spezifikation zwischen 100 und 120 Kilo leichter als der serienmäßige Porsche 928 S4 ist. Um bei diesem sowieso schon Aluminium-basierten Modell noch mehr Gewicht einzusparen, wurde auf das Schiebedach verzichtet, außerdem auf elektrisch verstellbare Sitze. Es erhielt ferner einen kleineren Kompressor für die Klimaanlage, einen leichteren Auspuff, verzichtet wurde zudem auf Heckscheibenwischer und Hecksonnenblenden. Ein vereinfachter Kabelbaum sparte ebenso Gewicht ein wie der Verzicht auf eine PVC-Grundierung. Leichtere Felgen aus einer Magnesiumlegierung

komplettieren das Paket.



Obwohl damals viele Autos ohne Radio und Zentralverriegelung auskommen mussten, war Porsche noch nicht zum heutigen Massenhersteller avanciert und deswegen variierten die Modelle je nach dem, was die Regale der Werkslager boten. Das ist der Grund, weshalb dieses spezielle Auto mit Chassisnummer 840540 erstaunlicherweise eine Blaupunkt Bremen-Anlage mit sechs Lautsprechern an Bord hat – vielleicht, weil dem Werk beim Produktionsanlauf Türverkleidungen ohne Lautsprecheraussparungen

ausgegangen waren.



Dieser höchst „individuelle“ Ansatz bei der Fertigung führte dazu, dass neben den typischen Porsche 928 CS-Modifikationen wie eine veränderte Achsübersetzung von 2.72:1 für stärkere Anfangsbeschleunigung, kürzere Schalthebel, Werks-Sperrdifferential, Transaxle-Layout, „Hundebein“-Getriebe von ZF ohne Vibrationsdämpfung, Sportsitze, eine 1,5 cm breitere Spur sowie eine um 20 mm abgesenkte Fahrhöhe, dieses Exemplar auch noch einen ganz speziellen Motor aufweist. Es handelt sich um ein Triebwerk, das aus

den Tagen der frühen Prototypen stammt. Unterschieden durch die eigene „SP“-Kennung am Schluss der Motornummer, handelt es sich vermutlich um eine andere Motorsteuerungseinheit und modifizierten, leistungsfähigeren Nockenwellen als beim serienmäßigen 5,0-Liter-V8 mit 320 PS.



Der nächste Eigner dieses Clubsport darf sich auf ein geschärftes Ansprechverhalten und Einlenken freuen, dazu mehr Grip und optimiertes Beschleunigen und Bremsen - ganz zu schweigen vom Motorsound, der diesen 928 von allen anderen Varianten unterscheidet. Wer auch immer dieses Auto in die eigene Garage fahren wird, muss sich auf viele

brennende Fragen über die ungewöhnliche Historie und Provenienz des Autos einstellen - bei den nächsten Porschetreffen genauso wie beim Tanken. Der Porsche 928 mag zurückgenommen wirken, als Clubsport erregt er jedoch enorme Aufmerksamkeit.





Aktuell steht dieser gut gepflegte und regelmäßig gefahrene Porsche 928 Clubsport in Berlin und zeigt rund 120.000 Kilometer auf der Uhr. Er wurde von seinem jetzigen, dritten Besitzer – einem Sammler ungewöhnlicher limitierter Serienfahrzeuge – bei einem Schweizer Händler gekauft. Dieser hatte das Auto seinerseits von einem Schweizer Besitzer gekauft, der es wiederum von dem berühmten Porsche-Ingenieur Bernd Kahnau, dem Mann hinter dem 924 GTS, übernahm. Es war einst dessen fabrikaner Dienstwagen. Der neue Eigner erhält ein Echtheitszertifikat, das den Status „Matching Numbers“ bestätigt sowie die originale Bordmappe und Bedienungsanleitung.



Wenn man die spezielle Geschichte dieses Porsche 928 bedenkt, dann sollte sich der neue Besitzer unbedingt den nächsten - leeren - Kreisverkehr suchen und ihn im Geist von Hans-Joachim Stuck angehen. Nämlich quer. Denn genau dafür wurden diese Clubsport gebaut.

Text und Fotos von Błażej Żulawski

Galerie

