
Wie ein Porsche aus der Asche

„Nr. 001/001“ – ist vermutlich heute schon Gold wert, denn die Plakette auf der Schalttafel bringt die Seltenheit dieses einen Porsche auf den Punkt: Die Experten von Porsche Classic bauten in zweieinhalb Jahren aus einem gebrauchten 911 Carrera Baujahr 1998 (Typ 996) das Porsche 911 Classic Club Coupe. Die Schreibweise ohne Akzent zeigt, dass dieses Fahrzeug nach Amerika gehen wird, zum Porsche Club of America (PCA), dem ältesten und größten Club der Sportwagenmarke.

Die Idee zu diesem Werks-Unikat entstand bei einem Treffen von Vertretern des Porsche Club of America mit Alexander Fabig, heute Leiter Individualisierung und Classic bei Porsche, und Designer Grant Larson von Style Porsche. Zwecks Geheimhaltung wurde das Fahrzeug intern „Project Grey“ genannt, passen wegen der geplanten Lackierung in „Sportraumetallic“. Der Spitzname erinnert an das „Project Gold“, jenen 911 Turbo (Typ 993) mit luftgeköhltem Motor, den Porsche Classic 2018 aus Originalteilen gebaut hatte. Haupt-Inspirationsquelle für das 911 Classic Club Coupe war jedoch der 2009 präsentierte 911 Sport Classic (Typ 997). Diese in Sportclassicgrau lackierte Kleinserie mit Doppelkuppeldach, Entenbürzel und exklusiven Interieurdetails hatte schnell Kultstatus erreicht und ist längst ein gefragtes Sammlerstück.

Zu den besonderen Merkmalen des Project Grey gehören neben der Lackierung das Doppelkuppeldach, die Fuchs-Felgen sowie der feststehende Heckspoiler im Entenbürzel-Stil des 911 Carrera RS 2.7 (1972). Viele Details in Exterieur und Interieur sind mit dem PCA-typischen Clubblau individualisiert. Die Mittelbahnen der Sportsitze tragen ebenso wie die Türtafeln ein handwerklich aufwendiges Flechtleder im Pepita-Muster. Technisch und teilweise auch optisch wurde das Fahrzeug zu einem GT3 der zweiten Generation umgebaut und schöpft nun 280 kW (381 PS) aus 3,6 Litern Hubraum. Auch Fahrwerk samt Bremsen stammen vom GT3.

Für eine sportliche Optik sorgen Doppelstreifen, die sich über Fronthaube, Dach und Heckspoiler ziehen. Zwei feine Linien in Clubblau begrenzen die Streifen zudem nach außen. Das Seitendekor in Form eines Hockey-Schlägers ist in Sportgrau hell lackiert und trägt den Schriftzug „Classic Club Coupe“ sowie eine clubblaue Linie.

Das Doppelkuppeldach ist ein Detail mit Motorsport-Bezug: Großgewachsene Rennfahrer ließen früher die Dächer entsprechend ausgebeult, um mit Helm ausreichend Kopffreiheit zu haben. Auch das Style Porsche Designkonzept 911 Panamericana von 1989, der Carrera GT und der 911 Sport Classic hatten eine solche Dachform. Heute ist das Doppelkuppeldach ein typisches Designmerkmal vieler Kleinserien der Porsche Exclusive Manufaktur und 911 GT-Modelle.

Der feststehende Heckspoiler aus glasfaserverstärktem Kunststoff greift die Form des legendären „Entenbürzels“ des 911 RS 2.7 von 1972 auf. Die dritte Bremsleuchte ist integriert. Das Unikat rollt auf 18 Zoll großen Schmiederädern. An der Kleeblatt-Form sind sie sofort als legendäre Fuchs-Felgen zu erkennen. Die Bremssättel sind schwarz lackiert und ebenfalls mit einem clubblauen Porsche Schriftzug veredelt. In beide Kotflügel sind Plaketten eingelassen, die das Fahrzeug als „Classic Series“ kennzeichnen.

Sportlich-gediegen und vor allem höchst individuell geht es im Innenraum zu. Das wird bereits beim Öffnen der Türen deutlich: Die Einstiegsleisten aus Edelstahl tragen einen „Classic Club Coupe“-Schriftzug. Schwarzes Leder kombiniert mit schiefergrauem, teilweise perforierten Alcantara an Dachhimmel und -säulen dominiert das Interieur. Dass es sich um ein absolutes Einzelstück handelt, die Plakette auf der Schalttafel.

Unspektakuläres Basisfahrzeug ist ein schwarzer 911 Carrera, Baujahr 1998. Verlassen und in einem schlechten Zustand parkt er bei einem Händler in Columbia (US-

Bundesstaat Virginia), wo ihn PCA-Geschäftsführer Vu Nguyen fand. Der Start in das zweite Leben beginnt mit einem Flug über den Atlantik: In Zuffenhausen demontieren die Experten – wie bei einer Vollrestaurierung – das Fahrzeug komplett. Inspiriert vom GT3 wird die Rohkarosse beim Wiederaufbau unter Verwendung von Original-Neuteilen sowie von neu entwickelten Bauteilen umgearbeitet und verstärkt. Beim Fahrwerk inklusive Bremsen sowie dem Antriebsstrang, also Motor und Schaltgetriebe, entscheiden sich die Fachleute für Komponenten der zweiten Generation, die auch in den USA verfügbar waren.

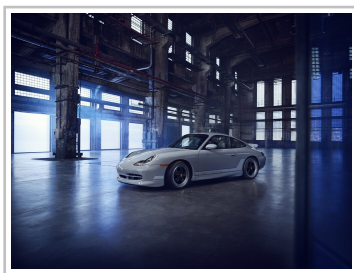
Stellvertretend für das wertvolle Einzelstück absolvierte ein Versuchsträger Erprobungsfahrten auf Testgeländen wie Weissach/Deutschland, Nardò/Italien und Idiada/Spanien. Darunter sind auch Dauerläufe mit Höchstgeschwindigkeit. Der „Stellvertreter“ wird jedoch zurückgebaut, so dass das 911 Classic Club Coupe ein echtes Einzelstück bleibt. (aum)

Bilder zum Artikel



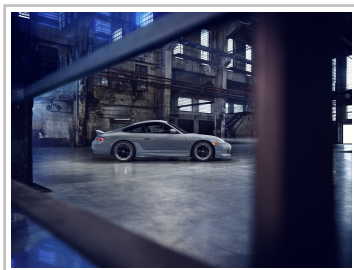
Porsche 911 Club.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



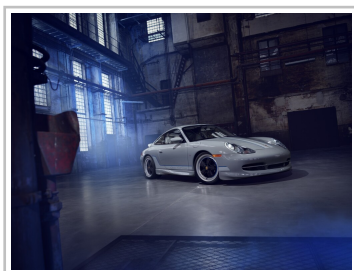
Porsche 911 Club.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



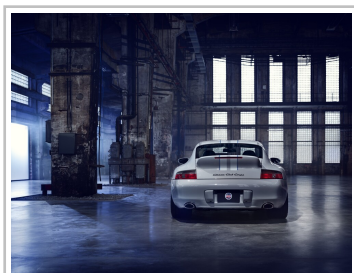
Porsche 911 Club.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 Club.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 Club.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 Club.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Porsche 911 Club.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche
