

CLASSIC DRIVER

Paris 2010: Porsche 911 Speedster



Nach 16 Jahren Pause gibt es jetzt wieder einen Porsche 911 Speedster - und damit eines der traditionsreichsten Baumuster der Marke. Der vierte Speedster in der Porsche-Geschichte ist auf 356 Einheiten limitiert, soll rund 200.000 Euro kosten und ist erstmals Anfang Oktober auf dem Pariser Autosalon zu sehen.

Der erste Porsche Speedster wurde 1953 vorgestellt; schon damals handelte es sich um einen Zweisitzer mit verkürzter Windschutzscheibe, der noch auf dem legendären 356 basierte. 1988 kam der erste 911 Speedster auf Basis des „G-Modells“, mit charakteristisch kurzer Frontscheibe und einem doppelten Buckel auf dem Verdeckkasten, der ein wenig an die Dachform von Zagato-Sportwagen erinnert. 1993/94 wurde das Konzept noch einmal mit dem Speedster der Baureihe 964 wiederbelebt. Jetzt kommt der 911 Speedster wieder - in genau 356 Einheiten.

Das Zahlenspiel ist eine Verneigung vor dem ersten Porsche Speedster. Und sie unterstreicht, dass Porsche sich des Wertes seiner grandiosen Historie sehr bewusst ist. Hier kann sonst keiner mithalten - nicht Audi mit dem R8 und auch nicht Nissan mit dem GT-R. Neben seiner Seltenheit besteht der Reiz des 911 Speedster in seiner spezifischen Form, die wie früher von der charakteristisch gebogenen, kleinen Frontscheibe - sie ist sechs Zentimeter niedriger als beim regulären 911 Cabriolet - und von der Doppelhutze hinter Fahrer und Beifahrer lebt. Das Stoffdach zeichnet ebenfalls eine extrem niedrige Silhouette. Es wird manuell bedient, was heute eine Ausnahme ist. Der Überrollschutz wurde an die Dachform angepasst. Wie der ebenfalls in Paris vorgestellte [Carrera GTS](#), und trotz Heckantrieb, ist der Speedster mit seiner Allradkarosserie hinten um 4,4 Zentimeter breiter als die anderen heckgetriebenen Carrera-Modelle.





Die Technik des Speedster kommt aus dem hauseigenen Baukasten: Das neue Modell wird von dem gleichen 3,8-Liter-Boxermotor angetrieben wie der Carrera GTS. Der Direkteinspritzer leistet 300 kW/408 PS bei 7.300/min; das maximale Drehmoment liegt bei 420 Nm, die bei 4.200/min erzeugt werden. Während es den GTS jedoch auch mit einem knackigen Sechsgang-Schaltgetriebe gibt, verkauft Porsche den „puristischen“ Speedster ausschließlich mit dem automatisierten Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe PDK. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 10,3 l/100 km. Neben dem PDK sind auch sonst so gut wie alle Extras an Bord, die es beim 911 gibt – unter anderem das aktive Fahrwerk PASM (Porsche Active Suspension Management) und die aggressiv zupackenden Keramikbremsen.



Darüber hinaus gibt es Exklusivausstattungen, die dem Speedster vorbehalten sind: mittlere Sitzbahnen in Form einer Zielflagge, Glattleder-Sitzaußenbahnen in Wagenfarbe - und die Lackierung „Purblau“, die zwar nicht obligatorisch ist, die es aber nur für den Speedster gibt. Alle bisherigen Speedster-Modelle haben sich zu gesuchten Sammlerstücken entwickelt – und vor diesem Hintergrund ist auch der Kaufpreis von 201.467 Euro zu bewerten, mit dem der 911 Speedster – nach dem 456 kW/620 PS starken Extrem-Elfer [GT2 RS](#) – der zweit teuerste aller 911 ist, fast doppelt so teuer wie das 911 S Cabriolet, auf dem er basiert. Die selbstbewusste Preisgestaltung birgt für den Hersteller kaum Risiken: Dass Porsche alle 356 Exemplare des Speedster in kürzester Zeit verteilen wird, darf wie schon beim [Porsche 911 Sport Classic](#) als gesichert gelten.

Text: [Jens Meiners](#)

Fotos: Porsche

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/paris-2010-porsche-911-speedster>
© Classic Driver. All rights reserved.