

CLASSIC DRIVER

Porsche GT2 Clubsport (996)



Die Formel zum Glück lautet GT2. Und es braucht nicht immer der neueste Porsche zu sein, um Endorphine auszuschütten. Ein rares Sammlermodell des 911 GT2 Clubsport, Modellreihe 996, tut es allemal. Auf der Suche im Classic Driver Automarkt sind wir im Porsche Zentrum Schwarzwald-Baar fündig geworden: Porsches „Quicksilver“, Jahrgang 2003, wartet dort im Neuzustand auf uns. Der GT2-Schlüssel liegt bereit, der Tank ist voll. Dazu gibt es Sonnenlicht und kurvenreiche Waldstraßen frei Haus. Let's go clubbing.

Probe aufs Exempel: Wir suchen einen besonderen Porsche jüngeren Jahrgangs. Schnell und schön. Rennfertig und rar. Aber bitte im makellosen Neuzustand. Gibt es den bei Classic Driver? Aber ja. Der silberne [Porsche 911 GT2 Clubsport](#) des Classic Driver Händlers [Porsche Zentrum Schwarzwald-Baar](#) ist ein gutes Beispiel für die Auswahl an ausgesuchten Fahrzeugen in der Classic Driver Datenbank.





Die Eckdaten regen den Appetit an: „Bi-Turbomotor, 483 PS, 18 Zoll Turbo Look II Rad, Bi-Xenon Licht, Differentialsperre, Edelstahlrohre, montierter Feuerlöscher im Fußraum“. Dazu die PCCB Keramikbremse, Sportschalensitze und Renngurte in Indischrot. Ferner schützt ein Rennsport-Sicherheitskäfig die Insassen. Jede Menge Carbon- und Lederteile zeichnen das limitierte Clubsportmodell aus. Wir zitieren: „Einstiegsblenden in Carbon, Himmel Leder, Mittelkonsole hinten Carbon, 3-Speichen-Sportlenkrad Carbon, Zündschlossrosette in Leder, Luftseitendüse und Defrosterblende in Carbon, Lautsprecherabdeckungen in Carbon, Mitteldüsenträger in Carbon, Zierleiste Carbon, Instrumententräger Carbon, Türtafelteile Carbon“. Fehlt in dieser Aufzählung nur noch der mächtige Heckflügel. Material, na klar: auch Carbon. Mit rund 18.000 Kilometern ist der GT2 gerade erst eingefahren. Der aufgerufene Preis: 132.900 Euro. Worauf warten? Auf in den Süden.



Unsere Reiselektüre: eine kleine Modellhistorie der jüngsten 911er Geschichte. Die Baureihe [996 des Porsche 911](#) löste das beliebte 993 Modell ab und bei den Fans zunächst einiges Unbehagen aus. Das Prinzip der Luftkühlung wich erstmals dem Wasserkühler. Das Frontdesign mit der eigenwilligen Form der Scheinwerfer war ziemlich umstritten. Der Innenraum: eine Hommage an den kleineren Boxter schien eingefleischten Puristen zweifelhaft. Das aber änderte sich spätestens mit den Turbo- und Sportmodellen des 911. In Amerika präsentierte Porsche im Sommer 2000 den ersten GT2 der Baureihe 996. Der hatte 462 PS und damit ein Plus von 42 PS gegenüber dem damaligen Turbo. Ab rund 340.000 Mark gab es diesen GT. 483 PS Leistung bot erst der überarbeitete GT2 ab April 2003. Dieses Fahrzeug war in der Lage, die 320 km/h Marke zu touchieren und gemäß Messungen die Sprintwertung aus dem Stand auf 100 km/h in nur 3,9 Sekunden zu absolvieren.



Im Porsche Zentrum in Villingen-Schwenningen empfängt uns der GT2 exakt so, wie ihn das Classic Driver Inserat beschreibt. Der Wagen präsentiert sich makellos und wartet auf Auslauf, kauert nochmals einen Finger breit tiefer als der 996er Turbo auf dem Basalt. Porsche typisch fällt die Tür metallisch klackend ins Schloß. Schnell sind die Gurte angelegt. Der Fahrersitz verlangt nur eine kleine Justierung, sitzt danach wie angegossen. Ein Dreh am Zündschlüssel bringt Leben in die Rundinstrumente, deren LCD-Anzeige den versprochenen Kilometerstand verkündet. Eine Drehung weiter und der Heck-Boxer schreckt auf. Präzise rastet der erste Gang ein. Die Schaltwege scheinen augenblicklich kürzer als bei anderen 911 Modellen. Die Kupplung verlangt dank fehlender Hydraulikunterstützung beherztes Zutreten. Sie kommt auf Schlag und sofort packt der Motor zu.



Zunächst einmal warm rollen, sich vertraut machen mit Fahrzeug und Strecke. Kurvenreich zieht sich das Asphaltband durchs Land. Hügelkuppen und kurze schattige Walddurchfahrten schärfen die Sinne. Der silberne GT2 scheint dieses Geläuf zu kennen. Vorausahnend und willig lenkt er auf den Punkt ein und spurtet auf den Geraden vehement nach vorn. Der Motor konzertiert im Heck. Dabei bietet der Tachometer ständig Einhalt. 50 km/h läuft der GT2 quasi im Standgas. Langsam kämpft sich der Boxer richtig warm, verlangt dabei spürbar nach mehr Tempo.



Soll er kriegen. Ein wenig mehr Gas, schneller geschaltet, später gebremst. Und ein entschlossener Tastendruck: Deaktivierung der elektronischen Fahrassistenten. Augenblicklich zeigt der GT2 sein wahres Gesicht. Der fahrbare Sportwagen wird zum Rennwagen mit Straßenlizenz. Das eigene Gehör arbeitet als akustischer Drehzahlmesser. Es wird laut. Außen und auch innen. Motorklang und Windrauschen vereinen sich im Auf und Ab von Drehzahl und Geschwindigkeit zu einem wildem Stück leidenschaftlicher Instrumentalmusik. Hinten pocht, rauscht und wummert es. Größere Lader als beim Turbo verschaffen sich Luft unter erhöhten Druckverhältnissen. Vorne klirren die Keramikbremsen, zerrt es beim zügigen Einlenken an der Lenkung. Der GT2 ist äußerst agil und reagiert unerbittlich folgsam auf Lenkbefehle. Auch auf allzu hektische Korrekturen. Obacht! Der GT2 ist scharf, seine Toleranzgrenze hängt viel tiefer als bei den 911er Basismodellen.





Bei geradem Tiefflug presst der verstellbare Heckflügel den GT2 auf den Belag. Im Top-Speed soll übrigens laut Werk der Begrenzer eingreifen und in der Ebene bei 319 km/h dicht machen. Kleine Unebenheiten reicht das Fahrwerk über die Schalensitze an die Insassen weiter. Zack, zack geht das. Schnell wird klar: Motorleistung und Fahrwerksabstimmung verlangen nach Feingefühl. Sonst radieren die Antriebsräder schlagartig quer, glühen die Bremslichter plötzlich vorn. Gegenüber dem Turbo-Modell mit Allrandantrieb ist der Unterschied in punkto Fahrdynamik frappant. Überhaupt stand bei der Motor- und Fahrwerkstechnik nicht nur der Turbo, sondern auch der in Rennen erprobte [GT3](#) Pate. Zahlreiche Details belegen zudem die enge Verwandtschaft der GT-Modelle.

Die Karosserie des GT2 präsentiert sich bemerkenswert steif. Hierfür ist auch der Sicherheitskäfig verantwortlich. Dieser ist nämlich mit den Federbeinaufnahmen der Hinterachse verschraubt. Das wiederum bewirkt eine Umleitung roher Kräfte und beschert nochmals ein Quentchen mehr an Stabilität am hinteren Radpaar. All dies kann jedoch nicht darüber hinweg täuschen, dass es sich beim GT2 um ein ausgemachtes Sportgerät handelt. Kein Porsche für den Alltag. Kein Porsche für den Stadtverkehr. Dafür umso besser geeignet für den Wochenendausflug zur und auf die Rennstrecke. Genau dies zeichnet Porsche Clubsportler aus. Und es braucht nicht immer das neueste Modell sein, um die sprichwörtliche Porsche-Präzision und Power zu erleben.



Sicher, auf dem Papier kann der aktuelle [GT2 der Baureihe 997](#) nochmals ein Plus an Leistung und Dynamik bieten. In der Praxis aber bedarf es hierfür eines versierten Fahrers, der mit dem schmalen Grat des Grenzbereiches in der 500-PS-Klasse vertraut ist. Und die dürften kaum häufiger durch die Gegend fahren, als die seltenen GT2 Modelle selbst. Unser Fazit kommt schnell wie der 996er GT2: das Classic Driver Porsche Datenbank-Exempel ist aufgegangen.

Text & Fotos: [Mathias Paulokat](#)

Sie wollen durchstarten? Die passenden Fahrzeug-Angebote finden Sie im Classic Driver Automarkt:

[Alfa Romeo](#) [Aston Martin](#) [Audi](#) [Bentley](#) [BMW](#) [Bugatti](#) [Ferrari](#) [Jaguar](#) [Koenigsegg](#) [Lamborghini](#) [Land Rover](#) [Maserati](#) [Mercedes-Benz](#) **[Porsche GT2](#)** [Rolls-Royce](#) [Wiesmann](#) ...

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/porsche-gt2-clubsport-996>
© Classic Driver. All rights reserved.