



PORSCHE



Porsche 911 Carrera T und 911 GT3 mit Touring-Paket

Pressemappe

Inhalt

Kraftstoffverbrauch und Emissionen **3**

Auf den Spuren der „Monte“ in Südfrankreich

Porsche 911 Carrera T und 911 GT3 mit Touring-Paket **4**

Puristischer Zuwachs für die 911-Familie

Weniger ist mehr – der Porsche 911 Carrera T **6**

Porsche GT-Modell mit Schaltgetriebe und ohne Heckflügel

Performance dezent verpackt: 911 GT3 mit Touring-Paket **8**

Das Naturtalent

Porsche auf der Rallye Monte Carlo **11**

Kraftstoffverbrauch und Emissionen

911 Carrera T: Kraftstoffverbrauch kombiniert 9,5–8,5 l/100 km, innerorts 13,5–11,5 l/100 km, außerorts 7,1–6,8 l/100 km; CO₂-Emissionen 215–193 g/km

911 GT3 mit Touring-Paket: Kraftstoffverbrauch kombiniert 13,3 l/100 km, innerorts 20,2 l/100 km, außerorts 9,2 l/100 km; CO₂-Emissionen 302 g/km

Auf den Spuren der „Monte“ in Südfrankreich

Porsche 911 Carrera T und 911 GT3 mit Touring-Paket

Porsche kehrt auf die Strecken der Rallye Monte Carlo zurück. Zwei neue, dem reinen Fahrspaß gewidmete Modellvarianten des 911 besuchen jene Orte, an dem der Sportwagenklassiker vor fast genau 50 Jahren seinen ersten internationalen Rennerfolg feiern konnte: 1968 fuhren die Briten Vic Elford/David Stone mit einem 911 T den ersten Sieg für Porsche bei der Königin unter den Rallyes ein. Drei weitere Erfolge sollten folgen. Ein ausgezeichnetes Leistungsgewicht, die konzeptbedingt überlegene Traktion des Heckmotor-Sportwagens und seine außergewöhnliche Zuverlässigkeit galten bereits damals als Schlüssel des Erfolgs – Merkmale, die bis heute den 911 auszeichnen, ganz besonders aber auf die neuen Modelle 911 Carrera T und 911 GT3 mit Touring-Paket zutreffen. Denn beide verbindet ein puristischer Ansatz. Und der lautet: Weniger ist mehr.

Beide Modelle sind besonders durchtrainiert, treten dabei aber betont dezent auf. Der 911 Carrera T basiert auf dem 911 Carrera. Sein doppelt aufgeladener Sechszylinder-Boxermotor leistet ebenfalls 272 kW (370 PS). Die Ausstattung vereint Sportlichkeit mit Leichtbau: Heckscheibe und hintere Seitenscheiben bestehen aus Leichtbauglas, die Dämmung wird maximal reduziert und die Rücksitze entfallen auf Wunsch ebenso wie das Porsche Communication Management (PCM). Zugleich gehören etwa das PASM-Sportfahrwerk mit 20 Millimeter Tieferlegung, ein gewichtsoptimiertes Sport Chrono-Paket, die Hinterachslenkung, ein kürzer übersetztes Handschaltgetriebe und eine mechanische Hinterachsquersperre ebenso zur Serienausstattung des Hecktrieblers wie 20 Zoll große Carrera S-Räder, die Sportabgasanlage und eine eigenständige Optik. In der Summe ergibt dies eine Gewichtsreduzierung um 20 Kilogramm gegenüber einem vergleichbar ausgestatteten 911 Carrera.

Die Konzentration auf das Wesentliche drückt sich beim Porsche 911 GT3 mit Touring-Paket anders aus. Hier betrifft die Kunst des Weglassens vor allem den Auftritt des Hochleistungs-Sportwagens, der klassischen Fahrspaß mit Understatement kombiniert. So weicht der feststehende GT3-Heckflügel dem variablen Heckspoiler des 911 Carrera, der mit einem Gurney Flap eine zusätzlich aerodynamische Abrisskante aufweist. Auch das Gitter der Motorhaube wird speziell gestaltet und erhält eine „GT3 touring“-Plakette. Bug- und Heckleuchten werden dunkel eingefärbt. Unverändert bleibt die Karosserie mit Radhäusern, die gegenüber dem 911 Carrera um 44 Millimeter breiter ausfallen, der

modelltypischen Abluftöffnung vor dem Kofferraumdeckel und großen Lufteinlässen in der Frontpartie. Im Interieur tritt feines Leder an die Stelle von Alcantara und unterstreicht damit den GT-Charakter des ausschließlich mit Sechsgang-Schaltgetriebe angebotenen Sportwagens, unter dessen dezenter Außenhaut ansonsten die Rennsporttechnik des 368 kW (500 PS) starken 911 GT3 mit Vierliter-Saugmotor zum Einsatz kommt.

Puristischer Zuwachs für die 911-Familie

Weniger ist mehr – der Porsche 911 Carrera T

Mit dem 911 Carrera T belebt Porsche das puristische Konzept des 911 T von 1968 neu: weniger Gewicht, kürzer übersetztes Handschaltgetriebe und Heckantrieb mit mechanischer Hinterachsquersperre für mehr Performance und intensiven Fahrspaß. Das neue Modell mit eigenständiger Optik basiert auf dem 911 Carrera und leistet 272 kW (370 PS). Der 911 Carrera T – „T“ steht bei Porsche für Touring – verfügt zudem über weitere Ausstattungsmerkmale, die es für den 911 Carrera nicht gibt. Dazu zählen zum Beispiel das serienmäßige PASM-Sportfahrwerk mit 20 Millimeter Tieferlegung, das gewichtsoptimierte Sport Chrono-Paket, der verkürzte Schalthebel mit rotem Schaltschema oder die Stoffmittelbahnen in Sport-Tex. Auch die Hinterachslenkung, die für den 911 Carrera nicht angeboten wird, ist für den 911 Carrera T optional erhältlich.

Die Ausstattung des 911 Carrera T ist durchweg auf Sportlichkeit und Leichtbau getrimmt: Die Heckscheibe und die Fondseitenscheiben bestehen aus Leichtbauglas, die Türtafeln haben Öffnerschlaufen. Die Dämmung ist maximal reduziert. Auf die Rücksitze wird ebenso verzichtet wie auf das Porsche Communication Management (PCM). Beides ist jedoch auf Wunsch ohne Aufpreis erhältlich. Das Ergebnis der Leichtbau-Maßnahmen: Der Zweisitzer ist mit 1.425 Kilogramm Leergewicht 20 Kilogramm leichter als ein vergleichbar ausgestatteter 911 Carrera.

Sportliches Design und eigenständige Optik

Das Design des 911 Carrera T unterstreicht die Emotionalität und die Sportlichkeit des hinter-radgetriebenen Coupés. Karosserieteile und Räder differenzieren sich klar. Vorne hat der 911 Carrera T eine aerodynamisch angepasste Bugspoilerlippe. Die Sport Design-Außenspiegel sind in Achatraumetall lackiert. Seitlich ist das neue Modell an 20-Zoll-Carrera-S-Rädern in Titangrau zu erkennen. Zusätzlich prägen „911 Carrera T“-Schriftzüge die Seitenansicht. Die Heckansicht wird durch die Lamellen des Heckdeckelgitters, den Porsche-Schriftzug, die Modellbezeichnung „911 Carrera T“ in Achatgrau und die serienmäßig an Bord befindliche Sportabgasanlage mit schwarz

lackierten, mittig angeordneten Endrohren charakterisiert. Als Exterieur-Farben stehen Schwarz, Lavaorange, Indischrot, Racinggelb, Weiß und Miami-blau sowie die Metallic-Farben Carraraweiß, Tiefschwarz und GT-Silber zur Wahl.

Puristisches Innenraumkonzept und neues Interieur-Paket

Betont sportlich und puristisch präsentiert sich auch der Innenraum. Der Fahrer nimmt auf schwarzen Sportsitzen (4-Wege, elektrisch) mit Sitzmittelbahn in Sport-Tex Platz. Die Kopfstützen sind mit einem schwarzen „911“-Schriftzug bestückt. Optional gibt es für das neue Carrera T-Modell erstmals auch Vollschalen-Sitze. Lenkbefehle werden über das GT-Sportlenkrad mit Lenkradkranz in Leder erteilt. Der am Lenkrad angebrachte serienmäßige Mode-Schalter sortiert die Fahrprogramme. Der verkürzte Schalthebel mit Schaltschema in Rot ist exklusiv dem 911 Carrera T vorbehalten. Die Zierblenden in der Armaturentafel und in den Türen sind schwarz, ebenso die Türöffnerschlaufen. Neu ist das Interieur-Paket T. Es sorgt mit den Kontrastfarben Racinggelb, Indischrot oder GT-Silber für eine noch sportlichere Optik. Damit lassen sich zum Beispiel optische Akzente bei den Sicherheitsgurten, dem „911“-Schriftzug auf den Kopfstützen, den Öffnerschlaufen oder den Mittelbahnen der Sport-Tex-Sitze setzen.

Verbessertes Leistungsgewicht, mehr Performance

Der Sechszylinder-Boxermotor mit drei Liter Hubraum und Biturbo-Aufladung entwickelt eine Leistung von 272 kW (370 PS) und ein maximales Drehmoment von 450 Nm, das zwischen 1.750/min und 5.000/min anliegt. Das Leistungsgewicht verbessert sich auf 3,85 kg/PS, was für gesteigerte Performance und eine noch agilere Fahrdynamik sorgt. Dank einer kürzeren Hinterachs-Übersetzung und mechanischer Quersperre sprintet der 911 Carrera T in 4,5 Sekunden von null auf 100 km/h. Damit ist er 0,1 Sekunden schneller als das 911 Carrera Coupé. Die 200-km/h-Grenze erreicht das Modell nach 15,1 Sekunden. Optional ist der Carrera T mit Porsche-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) bestellbar. Damit erreicht er die 100 km/h in 4,2 Sekunden, die 200 km/h nach 14,5 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit mit beiden Getriebevarianten liegt bei mehr als 290 km/h.

Porsche GT-Modell mit Schaltgetriebe und ohne Heckflügel

Performance dezent verpackt: 911 GT3 mit Touring-Paket

Zuwachs für die puristischen Hochleistungssportwagen von Porsche: Der 911 GT3 mit Touring-Paket ist ausschließlich mit manuellem Sechsgang-Getriebe zu haben und besitzt statt des feststehenden Heckflügels einen variablen Heckspoiler wie der 911 Carrera. Unter der dezenten Außenhaut steckt Rennsporttechnik pur: Der Vierliter-Saugmotor aus dem Motorsport leistet 368 kW (500 PS) und entwickelt ein Drehmoment von 460 Nm. Optimale Gangwechsel vorausgesetzt, sprintet der 911 GT3 mit Touring-Paket in 3,9 Sekunden von null auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 316 km/h.

Die Bezeichnung „Touring-Paket“ geht auf eine Ausstattungsvariante des 911 Carrera RS aus dem Modelljahr 1973 zurück. Bereits damals standen puristisches 911-Design und klassische Innenausstattungs-elemente im Mittelpunkt. Der neue 911 GT3 mit Touring-Paket greift diese Idee auf und transportiert sie in die Moderne.

Bis auf die Ausstattungsumfänge Clubsport-Paket und Alcantara bietet Porsche nahezu alle Optionen des 911 GT3 auch in Kombination mit dem Touring-Paket an. So zum Beispiel alle Exterieur- und Räderfarben, die Keramikbremse PCCB, das Liftsystem, die LED-Hauptscheinwerfer, alle Sitzvarianten, das Chrono-Paket und die Audiosysteme.

Hochleistungssportwagen aus jeder Perspektive

Die Karosserie des GT3 bleibt – mit Ausnahme des Hecks – auch bei der Variante mit Touring-Paket unverändert. Das bedeutet: große Lufteinlässe im speziell geformten Bugteil und zusätzlich die modelltypische Abluftöffnung vor dem Kofferraumdeckel. Bug- und Heckleuchten sind identisch, aber nicht abgedunkelt. In der Seitenansicht dominieren die geschmiedeten Leichtmetallräder mit Zentralverschluss. Vorn sind Reifen der Dimensionen 245/35 ZR 20 auf neun Zoll breiten Rädern montiert, hinten Reifen der Größe 305/30 ZR 20 auf zwölf Zoll breiten Felgen. Die Bereifung wirkt eindrucksvoll, da die Karosserie im Vergleich zum 911 Carrera im Bereich der Radhäuser um 44 Millimeter breiter ist. Die Tieferlegung um 25 Millimeter verstärkt diese Breitenwirkung.

Sportliche Aerodynamik: Heckspoiler mit zusätzlicher Abrisskante

Die formale Zurückhaltung zeigt sich erst am Heck. Das Spoilerblatt des vom Serien-911 ausfahrbaren Heckspoilers ist mit einer aerodynamischen Abrisskante (Gurney Flap) in Wagenfarbe versehen. Speziell designt ist das Heckdeckelgitter mit der „GT3 touring“-Plakette. Weitere Unterscheidungsmerkmale sind die silberfarbenen Seitenscheibenleisten, die Endrohrblenden der Sportabgasanlage, die Abdeckungen der Scheinwerferreinigungsanlage sowie der Porsche-Schriftzug am Heck. Im optionalen Ausstattungspaket „Touring-Paket Exterieur in Schwarz“ sind diese Elemente wie beim 911 GT3 schwarz. Die Bug- und Heckleuchten sind dunkel eingefärbt.

Interieur mit Lederausstattung

Im Interieur herrscht das Ambiente eines klassischen Sportwagens mit Schaltgetriebe. Passend zum Charakter eines puristischen GT dominiert feines Leder statt Alcantara. Der Lenkradkranz mit Zwölf-Uhr-Markierung, der Schalthebel, die Armauflage der Türverkleidungen, der Deckel des Ablagefachs der Mittelkonsole und die Türzuziehgriffe sind mit Glattleder bezogen. Die Mittelbahnen der Sitze bestehen aus schwarzem Stoff. Die Kopfstützen tragen geprägte Porsche-Wappen. Alle Nähte der Teillederausstattung sind mit schwarzem Faden ausgeführt. Abgerundet wird das Interieur durch Zierleisten in schwarzem Aluminium.

Leistungsstärkster Sechszylinder-Saugmotor aus dem Rennsport

Antrieb und Fahrwerk sind für alle 911 GT3 mit Schaltgetriebe identisch. Das gilt auch für die Variante mit Touring-Paket. Der frei saugende Sechszylinder-Boxermotor mit vier Litern Hubraum stammt aus Rennwagen wie dem 911 RSR oder 911 GT3 Cup. Die Maschine ist der leistungsstärkste Saugmotor mit Direkteinspritzung und dem größten Hubraum, den Porsche aus dem Sechszylinder-Boxermotor für den Straßeneinsatz bislang entwickelt hat. Charakteristisch für das Triebwerk ist sein Hochdrehzahlkonzept. Die Kurbelwelle dreht bis zu 9.000 Umdrehungen pro Minute – auch unter Sportwagenmotoren eine absolute Ausnahme.

Die Übersetzung der sechs Gänge ist exakt auf die Leistungsentfaltung des Motors abgestimmt und bietet eine besonders sportliche Schaltcharakteristik. Eine automatische Zwischengasfunktion sorgt bei Rückschaltungen für eine aufregende Akustik. Aktiviert wird diese über die „Sport“-Taste

auf der Mittelkonsole und bietet durch eine schnellere Synchronisation der Zahnräder noch dynamischere Schaltvorgänge. Das GT-Sportschaltgetriebe übersetzt die Kraft an eine mechanische Hinterachsquersperre mit automatischen Bremseneingriffen (PTV).

Schnell in Kurven, stabil auf Geraden: straffes Fahrwerk mit Hinterachslenkung

Das Fahrwerk des 911 GT3 zeugt von der Porsche-Rennsportererfahrung. Neben der auf Präzision optimierten Grundauslegung überzeugt das Chassis durch überlegene Handling-Eigenschaften. Wesentlichen Anteil daran hat die aktive Hinterachslenkung. Abhängig von der Geschwindigkeit lenkt sie gegen- oder gleichsinnig zu den Vorderrädern ein und verbessert so Agilität und Stabilität. Die Bereifung ist an beiden Achsen so dimensioniert, dass die Vorderräder optimal Lenk- und Bremskräfte übertragen, während die Hinterräder für Antrieb und Spurhaltung sorgen.

Porsche Track Precision App serienmäßig

Neben dem Porsche Communication Management (PCM) inklusive Online-Navigationsmodul mit Echtzeit-Verkehrsinformationen zählen auch das Connect Plus-Modul und die Porsche Track Precision App zur Serienausstattung jedes 911 GT3. Mit dieser App bietet Porsche dem Fahrer die Möglichkeit, detaillierte Fahrdaten auf dem Smartphone anzuzeigen, aufzuzeichnen und zu analysieren.

Das Naturtalent

Porsche auf der Rallye Monte Carlo

Die Rallye Monte Carlo gilt zu Recht als Königin unter den Rallyes: Sie ist ein heimtückisches, schwer bezwingbares Biest. Nur die Besten können dort siegen. 1968, also vor fast 50 Jahren, gelang Porsche dies zum ersten Mal – mit dem 911 T.

Dass Sportwagen von Porsche die Gene für Rennerfolge in sich tragen, gilt im Besonderen für den 911. Kaum war das erste Serienmodell auf dem Markt, griffen sich die heute ebenfalls legendären Porsche-Mitarbeiter Herbert Linge und Peter Falk einen der neuen 2+2-Sitzer und reisten damit im Januar 1965 zur Rallye Monte Carlo. Trotz oder vermutlich gerade wegen heftiger Schneefälle geigten sie mit dem Heckmotor-Hecktriebler groß auf und erreichten das Ziel im Hafen des Fürstentums als Fünfte – ein beeindruckender Einstand. Platz zwei ging übrigens an den Porsche 904 GTS von Eugen Böhringer und seinem Beifahrer Rolf Wütherich, der schon neben James Dean saß, als dieser 1955 bei einem Verkehrsunfall tödlich verunglückte.

Leistungs- und traktionsstark, wendig und zuverlässig: Diese Merkmale kennzeichnen den 911 bis heute. Damals prägten sie sein Talent als veritables Rallye-Gerät. Bald folgten die ersten Titel: Günter Klass aus Stuttgart, der schnelle Pole Sobieslaw Zasada und Rennsport-Tausendsassa Vic Elford gewannen 1966 und 1967 am Steuer des 911 insgesamt drei Europameisterschaften, seinerzeit die höchste Liga dieses Sports. Selbst der vierzylindrige 912 kam zu EM-Ehren. Über allem aber schwebte schon damals die Rallye Monte Carlo. Die 1911 erstmals ausgetragene Königsveranstaltung besitzt weltweite Bedeutung – obwohl kuriose Besonderheiten des Reglements mit Koeffizienten und Vorteilen für bestimmte Fahrzeuggattungen lange Zeit den Wettbewerb verzerrten. 1968 warfen die Veranstalter diesen Ballast, der stets für Ärger sorgte, über Bord. Endlich durfte der Schnellste gewinnen.

Das machte es für Porsche auch werksseitig interessant: Die Stuttgarter schickten 1968 zwei gut 180 PS starke 911 T für die Vorjahreszweiten Vic Elford/David Stone und den „Monte“-Sieger von 1966, Pauli Toivonen, mit Beifahrer Martti Tinkkanen ins Rennen. Auf den zumeist trockenen, nur in den Höhenlagen von Schnee und Eis garnierten Straßen zwischen Monaco und Vals-les-Bains ent-

brannte sogleich eine beherzte Sekundenschlacht mit den noch neuen Alpine A110, durchgehend von ebenso jungen wie pfeilschnellen Franzosen pilotiert. Doch die „blauen Reiter“ arbeiteten sich schnell auf. Vor den sechs Wertungsprüfungen (WP) der „Épreuve Complémentaire“ – besser bekannt als „Nacht der langen Messer“ – war nur noch das Auto von Gérard Larrousse/Marcel Callewaert übrig. Die beiden 911 saßen ihm dicht im Nacken.

Auf den ersten beiden WP konnte Larrousse seinen 14-Sekunden-Vorsprung auf Elford noch leicht ausbauen, dann schlug der Brite gnadenlos zurück: In der Finsternis am Col de la Couillole knöpfte er dem Franzosen 51 Sekunden (!) ab. Auch auf der nächsten Prüfung fuhr Elford in einer eigenen Liga, verband dies aber mit einem kleinen Ausrutscher. Dennoch lag der Londoner nun 20 Sekunden in Führung. Bei der zweiten Passage des „Turini“ musste Larrousse handeln, wollte er noch gewinnen, und ging ans Limit – zu sehr, denn ihm wurde die Dummheit einiger Zuschauer zum Verhängnis: Sie hatten Schnee auf die trockene Straße geschaufelt, danach fehlte der slickbereiften Alpine ein Rad. Der erste Sieg eines Porsche bei der Rallye Monte Carlo war besiegelt.

Mit „Monte“-Erfolg Nummer 2 geht der Stern eines neuen Rallye-Stars auf

1969 kehrte Porsche zur „Monte“ zurück, dieses Mal aber mit den ebenfalls 180 PS starken 911 S-Versionen. Neben Elford und Larrousse hatte Rennleiter Huschke von Hanstein einen jungen Schweden als dritten Werksfahrer verpflichtet: Björn Waldegård. Der führte sich gleich passend ins Team ein: Während des Erstellens des Aufschriebs nahm die Hinterachse seines Trainingsautos einen Kontakt mit einem Felsvorsprung wortwörtlich krumm. Das zweite Missgeschick hätte fast schlimmere Konsequenzen nach sich gezogen.

Weil die Rallye Monte Carlo bis weit in die Neuzeit an der Tradition der Sternfahrt festhielt, mussten die Teilnehmer über Tausende Kilometer aus unterschiedlichen Startorten wie Athen, Lissabon oder Oslo anreisen. Porsche wählte Warschau. Gemeinsam mit Beifahrer Lars Helmér machten sich Waldegård nach dem Training mit dem Rallye-Neunelfer per Achse auf die Tour gen Osten – um bei der polnischen Passkontrolle festzustellen, dass die Fahrzeugpapiere am deutsch-deutschen Grenzübergang liegengeblieben waren. Zurückfahren ging nicht, denn beide besaßen nur Transitvisa. Doch auch in der DDR gab es Rallye-Fans: Ein Zöllner drückte die Unterlagen kurzerhand einem nachreisenden Journalisten in die Hand – das Problem war gelöst. Die „Monte“ konnte beginnen.

Kaum in Monaco eingetroffen, legte Waldegård los wie die Feuerwehr. Gleich auf der zweiten Wertungsprüfung (WP) über den teilweise vereisten Col de Perty setzte er die erste Bestzeit. Dann stand in der Ardèche mit „Moulinon – Antraigues“ eine durchgehend trockene WP an. Erstmals auf profillosen Slicks unterwegs, war der Skandinavier erneut schneller als Altmeister Elford. In diesem Tempo ging es weiter. Auf der 46,5 Kilometer langen Schleife von Burzet nach Burzet – erst trocken, dann vereist und schließlich verschneit – ließ er den Briten um 13 Sekunden stehen. In der gleich langen „Chartreuse“ knöpfte er dem Vorjahressieger im Schnee fast eine halbe Minute ab. Von den neun WP der „Épreuve Commune“ gewann Waldegård fünf und kehrte mit riesigem Vorsprung nach Monaco zurück.

Noch aber stand die „Nacht der langen Messer“ bevor. Sieben Wertungsprüfungen bis in die frühen Morgenstunden inklusive drei Passagen über den berühmten „Turini“. Wieder eröffnete der Schwede aggressiv, pfeilte in 16.33 Minuten die „Madone“ von Monte Carlo in die Seealpen hoch – zwei Sekunden schneller als Larrousse und drei Sekunden flotter als Elford. Bei der ersten Turini-Überquerung vergrößerte Waldegård seinen Vorsprung um weitere sechs Sekunden. Auf dem „Col de la Couillole“ konnte Elford den Rückstand jedoch wieder um zwölf Sekunden verkürzen. Er kämpfte noch.

Waldegård kam zum Service bei Beuil, die Bremsbeläge mussten getauscht werden. Die übliche Hektik, Anspannung. Nervosität lag in der Luft. Die Mechaniker schraubten wie die Teufel, einer rief „Nicht bremsen!“. Der Schwede jedoch verstand „Bremse treten“ und haute voll aufs mittlere Pedal – woraufhin die Bremskolben wegflogen. Es dauerte, bis das Desaster behoben war. An der nächsten Zeitkontrolle kassierten Waldegård/Helmér vier Strafminuten fürs Zuspätkommen. Damit lag Elford vorn. Nur: Er wusste es nicht und niemand konnte es ihm sagen. Und so ging der Londoner weiterhin volles Risiko, hastete zehn Sekunden flotter über den verschneiten Turini als sein Teamkollege und stürzte sich in die eisige Bergabpassage, bis er eine Kurve falsch einschätzte und einen Baum traf – die Entscheidung.

Der vierte „Monte“-Sieg ging an einen privat eingesetzten 911

Auch 1970 nahm Porsche die „Monte“ noch einmal werksseitig in Angriff. Das Ergebnis geriet zum Spiegelbild des Vorjahres: Waldegård gewann vor Larrousse – dabei führte der Schwede das Klassement ab der ersten WP an und ließ an seinen Siegambitionen nie Zweifel aufkommen. Nur auf sechs der 16 Prüfungen setzte Waldegård mit seinem 960 Kilogramm leichten und rund 240 PS starken 911 S die Bestzeit, fuhr aber gleich zu Beginn der „Étape Commune“ einen ausreichenden Vorsprung heraus, den er anschließend clever bis ins Ziel verwaltete.

Einen Werkseinsatz mit dem 911 sollte es 1971 nicht geben. Stuttgart schickte den neuen 914/6 ins Rennen, was mit Platz drei für Björn Waldegård/Hans Thorszelius belohnt wurde. Erst 1978 folgte der vierte und bis heute letzte Sieg eines Porsche bei der Königs-Rallye, als sich ein mutiger Franzose – Jean-Pierre Nicolas – mit einem wunderbaren, von den Brüdern Alméras privat vorbereiteten 911 Carrera 3.0 gegen ganze Werksauto-Armadas durchsetzte. In die Karten spielte Nicolas dabei ein enormes Wetterchaos mit ständig wechselnden Streckenbedingungen von trocken über nass und matschig bis hin zu Schnee und Eis. Das verwandelte die Reifenwahl in einen schwierigen Akt. Während die Favoriten gleich im Dutzend zu den falschen Pneus griffen, von der Straße fielen oder mit technischen Gebrechen aufgeben mussten, behielten der in Marseille geborene Routinier und sein Beifahrer Vincent Laverne die Übersicht. Die „Nacht der langen Messer“ nahmen sie mit 84 Sekunden Vorsprung auf den Renault von Jean Ragnotti in Angriff, um die Traktionsvorteile ihres 911 in den verschneiten Höhenlagen voll auszuspielen. Im Ziel führten sie mit fast zwei Minuten.