

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 puren 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.