

Werksrestaurierter Porsche 911 2.5 S/T

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

06/04/2016 Perfekt bis ins Detail: Porsche präsentiert ab heute auf der Techno Classica in Essen einen restaurierten 911 2.5 S/T mit bewegter Rennsportgeschichte.

Der Le Mans Klassensieger von 1972 wurde in den vergangenen zwei Jahren bei den Porsche Classic Experten restauriert und wird nun erstmals im Rahmen der Messe präsentiert. Alexander Fabig, Leiter Porsche Classic der Porsche AG, erinnert sich an den Ursprungszustand des Fahrzeugs: „Der 911 2.5 S/T wurde vor einigen Jahren von einem Sammler in den USA wieder entdeckt – und das in wirklich desolatem Zustand. Unsere Experten haben ganze Arbeit geleistet, den Sportwagen nach höchsten Standards zu restaurieren." Der Fund ist eine echte Rarität: Der Rennsportwagen wurde insgesamt nur 24 Mal auf der Basis des 911 2.4 S Coupé gebaut. „Das Vertrauen, das uns der Kunde mit diesem Restaurierungsauftrag entgegen bringt, freut uns sehr. Das Projekt ist einmalig und von großer historischer Bedeutung", so Fabig weiter.

Entwickelt wurde der 911 2.5 S/T für Kundensporteinsätze in der Gruppe 3 (Serien-GT-Fahrzeuge) und Gruppe 4 (modifizierte GT-Fahrzeuge) und war von Ende 1971 an über die damalige Sportabteilung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche KG zum Preis von 49.680 D-Mark in begrenzter Stückzahl erhältlich. Für den Einsatz auf Rennstrecken wie der Targa Florio oder Le Mans sowie im Rallyesport wurde der 911 2.5 S gegenüber dem serienmäßigen 911 2.4 S Coupé zum Mehrpreis von 19.000 D-Mark werksseitig konsequent nach Maßgabe des internationalen Sportgesetzes modifiziert.

Jürgen Barth saß am Steuer des 911 2.5 S/T

Bei der Porsche Sportabteilung vom US-amerikanischen Rennfahrer Michael „Mike" Keyser im November 1971 bestellt, kam der 911 2.5 S/T in der Saison 1972 bei zahlreichen Rennen in den USA und der Langstrecken-Weltmeisterschaft zum Einsatz. Am Steuer saß damals auch Jürgen Barth, Werksfahrer und Mitarbeiter der Porsche Sportabteilung. Der Gesamtsieger der 24 Stunden von Le Mans 1977 erinnert sich heute, 44 Jahre später, noch gut an diese Zeit: „Mike Keyser hatte mich nach Sebring eingeladen und es war geplant, die gesamte Langstrecken-WM 1972 zu fahren. Mike hatte sogar ein kleines TV-Team engagiert, das ihn während der Saison begleitete."

Zusammen mit Mike Keyser bestritt Jürgen Barth im 911 2.5 S/T in der Saison 1972 die 6 Stunden von Daytona, die 12 Stunden von Sebring im US-Bundesstaat Florida, gefolgt von der Targa Florio sowie dem 1.000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring. Zusammen mit dem Schweizer Sylvain Garant nahmen Keyser und Barth schließlich den Saisonhöhepunkt – die 24 Stunden von Le Mans – in Angriff. Hier gelang dem Trio unter der Bewerbung des Teams Louis Mezanarie nicht nur der Klassensieg bei den GT-Fahrzeugen bis 3 Liter Hubraum, sondern auch ein formidabler 13ter Rang in der Gesamtwertung.

Restaurierung fordert Porsche Classic Experten

Viele Jahre später fordert die Restaurierung die Porsche Classic Experten – insbesondere im Bereich der Karosserie. Unmittelbar nach Eintreffen des Fahrzeugs in der Werkstatt stellten die Spezialisten nicht nur einen Umbau auf das spätere sogenannte G-Modell des 911 fest, sondern auch einen Unfallschaden, der unsachgemäß repariert wurde. Neben Verformungen im Tunnel sowie an den Längsträgern hatte Korrosion insbesondere bei Radlaufwänden, Tunnel und Dach zu massiven Schäden geführt. Das irreparabel deformierte Dach lässt vermuten, dass Kinder den Wagen für geraume Zeit als willkommenen Spielgefährten genutzt hatten. Dementsprechend aufwändig gestalteten sich die Karosseriearbeiten, die unter anderem auch den anspruchsvollen Umbau und die teils in Handarbeit ausgeführte Nachfertigung der Kotflügelverbreiterungen umfassten. Der 911 2.5 S/T erhielt ein neues Dach sowie einen neu angefertigten Tankboden.

Nach Abschluss der umfangreichen Blecharbeiten erhielt die Karosserie des 911 2.5 S/T eine Beschichtung im KTL-Bad (kathodische Tauchlackierung) und damit einen Korrosionsschutz nach derzeit höchstem Stand der Fahrzeugserienfertigung. Hierfür wurde die restaurierte Karosserie eigens

in den Kreislauf der aktuellen Porsche Serienfertigung eingesteuert. Im Anschluss erfolgten das Karosserie-Finish und die Lackierung im originalen Farbton Hellgelb mit dem Code 117.

Rennsport, ganz besonders das 24-Stunden-Rennen von Le Mans, hat für Porsche eine große Bedeutung. Mehr als 800 Porsche-Fahrzeuge nahmen seit dem ersten Rennen in 1951 teil, 103 von ihnen holten einen Klassensieg und mit 17 Gesamtsiegen an der Sarthe ist Porsche dort die mit Abstand erfolgreichste Marke. Nach dem Sieg im vergangenen Jahr wird Porsche am 18. und 19. Juni dieses Jahres die 84ste Auflage der 24 Stunden von Le Mans bestreiten.

Renneinsätze als Prüffelder für neue Technologien

Das 24-Stunden-Rennen ist für Porsche traditionell aber nicht nur sportlicher Wettbewerb auf höchstem Niveau. Vielmehr dienen die Renneinsätze immer auch als Prüffelder für neue Technologien. Die Entwicklung erfolgreicher Rennwagen wie des 919 Hybrid und 911 RSR sowie ihre Erprobung im harten Renneinsatz liefern wichtige Erkenntnisse, die auch in die Konstruktion zukünftiger Serienfahrzeuge einfließen. Diese Art von Technologietransfer vom Rennwagen in die Serienfahrzeuge als Triebfeder des Porsche Motorsportengagements geht auf Ferry Porsche zurück: „Ohne Sport ist kein technischer Fortschritt denkbar. Er ist der Träger für die Entwicklung. Die extremen Beanspruchungen bei Rennen lassen bald die schwachen Stellen erkennen und regen damit den Techniker an, neue, bessere Wege zu suchen."

Vor diesem Hintergrund betrachtet, erscheint der von Porsche Classic bis ins Detail restaurierte 911 2.5 S/T auch historisch in besonderem Licht. Er stellt den direkten Vorgänger und die unmittelbare technische Vorstufe des 911 Carrera 2.8 RSR dar, der das Kürzel „RSR" für „Rennsport-Rennen" von 1973 an zum Inbegriff der höchsten technischen Entwicklungsstufe der 911 Rennfahrzeuge und die Serien-Elfer ganz nach der Philosophie von Ferry Porsche immer weiter verbesserte.

Der 911 steht wie keine andere Baureihe für Porsche

Mittlerweile seit mehr als fünf Jahrzehnten am Markt, steht der 911 – aktuell in seiner siebten Generation – wie keine andere Baureihe für die Marke Porsche. Porsche Classic betreut mittlerweile bereits die fünfte Generation der Sportwagen-Ikone (Typ 996). Die Classic Experten kümmern sich um alle Baureihen, deren Produktionsende in der Regel mindestens zehn Jahre zurückliegt. Ein reibungsloser Service, die Langlebigkeit und der Werterhalt der Porsche Klassiker stehen dabei im Fokus.

MEDIA ENQUIRIES



Nadine Toberer

Spokesperson Design, Lifestyle and Brand Communications
+49 (0) 170 / 911 0944
nadine.toberer@porsche.de

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/historie/porsche-historie-restaurierung-911-st-le-mans-techno-classica-2016-12411.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/1c8fd653-eb7e-49ca-be23-f4141fcbaa3e.zip

Externe Links
http://www.porsche.com/germany/accessoriesandservices/classic/