

Das Vorbild: der 911 Carrera RS 2.7 von André Lotterer

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

01/11/2022 In Paris feierte der 911 Carrera RS 2.7 einst Weltpremiere – in Südfrankreich treffen wir nun zum 50. Geburtstag ein besonderes Modell: die Chassisnummer 0027. Der Besitzer ist Werkspilot André Lotterer.

Blutorange wie die Sonne strahlt uns der 911 Carrera RS 2.7 an, als sich das Tor zu André Lotterers Anwesen öffnet. Nach mehrmaligem Blinzeln zeigt sich dann auch schemenhaft das volle Panorama dieses provenzalischen Traums, den der Rennfahrer sein Feriendomizil nennt. Lavendelsträucher, Zypressen, Olivenbäume – und am Ende der Einfahrt ein Gebäude, das aus der Zeit gefallen zu sein scheint. Willkommen am Rande von Gordes, dem Dorf, das sich drüben am Hang erhebt und schon von weitem seine 1.000 Jahre alte Geschichte erzählt. Willkommen bei André Lotterer – Porsche-Werksfahrer und Besitzer eines speziellen RS 2.7.

Der Christophorus – Schutzpatron der Reisenden – war uns auch bei diesem Treffen wohlgesonnen. Denn die Recherche nach einem dieser raren Elfer führte uns nicht nur in die südfranzösische Region Provence-Alpes-Côte d'Azur, wo sich Lotterer fernab des Rennalltages eine Oase der Ruhe erschaffen hat. Sondern auch zu dem RS-Modell mit der ganz besonderen Chassisnummer 0027.

Leben wie ein Rennfahrer

Mit einem großen Lächeln im Gesicht erwartet uns der Gastgeber am Garagentor. Begleitet vom unentwegten Zirpen der Grillen und zwei freudig bellenden Labradoren schlendern wir nun über das großzügige Gelände, ehe wir wenig später von Lotterer Cappuccino mit Mandelmilch serviert bekommen und im Haus zahlreiche Exponate aus der Motorsportkarriere des 40-Jährigen bestaunen: Rennhelme in Regalen, Fotografien von zahlreichen Rennstrecken dieser Welt, golden glänzende Le-Mans-Pokale. 2011, 2012 und 2014 holte der Rennsportler bei dem legendären Langstreckenrennen den Gesamtsieg, seinerzeit noch im Audi Sport Team Joest.

Lotterer lässt sich auf die Ledercouch fallen. Erst gestern war er beim Goodwood Festival of Speed, wo sein Wechsel in das LMDh-Team von Porsche Penske Motorsport verkündet wurde – kommende Saison wird er den neuen Porsche 963 unter anderem über den Kurs von Le Mans bewegen. Die nächste Station eines vielseitigen Piloten, dem Rennsport gewissermaßen in die DNA geschrieben wurde: Kart-Weltmeister mit 13 Jahren, Formel-3-Fahrer, Formel-1-Testfahrer, Formel-Nippon-Pilot, WEC-Champion – und seit 2017 Werksfahrer für Porsche in der Formel E. „Ich genieße die Vielfalt", sagt der gebürtige Deutsche, der in Belgien aufwuchs und fünf Sprachen fließend beherrscht. „Ob ich wie gestern in Goodwood klassische Autos fahre oder wie morgen in Marrakesch einen Formel E-Rennwagen." Es scheint, als habe er sich all seine Rennsportträume erfüllt. „Nicht ganz", lächelt Lotterer. „Ein Le-Mans-Sieg mit Porsche steht noch aus."

Privat jedoch gibt er den Kindheitsträumen den Vorzug. „Ein klassischer 911 ist wie eine Reise durch die Zeit", sagt er und seine Augen beginnen zu leuchten. Denn zwischen Goodwood und Marrakesch steht heute ein weiterer Rennsporttermin im Kalender. Der RS 2.7 wartet schon.

Also finden wir uns wenig später bei 35 Grad Celsius in einem rund zwei Hektar großen Lavendelfeld wieder und bestaunen das seltene RS-Exemplar. 2012 sah Lotterer das Auto mit der besonderen Chassisnummer zum ersten Mal: bei einer Auktion im Rahmen von Le Mans Classic. Ein Käufer fand sich an diesem Tag nicht, das Auto ging, ohne versteigert zu werden, zurück zu seinem Besitzer. Also schlug Lotterer später zu. „In Le Mans war ich noch ein bisschen schüchtern", erzählt er. „Aber der Gedanke an das Fahrzeug ließ mich nicht mehr los." Über einen befreundeten Händler, der den Eigentümer kannte, bekam er eine zweite Chance. „Der RS war damals grün lackiert und hatte gelbe Felgen", erzählt er. „Vorher gehörte der Wagen einem Schweizer – der hatte ihn auf Bergrennen abgestimmt." Also recherchierte Lotterer, denn der 911 sollte genauso aussehen wie damals, als er mit der Chassisnummer 0027 produziert wurde, ausgerechnet am 27. Oktober 1972.

Das ist nun 50 Jahre her. Damals hatte der Technische Geschäftsführer von Porsche, Ferdinand Piëch,

einen speziellen Trumpf aus dem Ärmel gezogen: die Entwicklung eines besonderen 911 mit dem späteren Beinamen Carrera. Ein konsequent auf den Motorsport ausgerichtetes Fahrzeug – aber mit Straßenzulassung. 500 Exemplare mussten mindestens gebaut werden, denn genau diese Stückzahl war nötig, um den Wagen in der Gruppe 4, Spezial-GT-Fahrzeuge, zu homologieren. Die Zweifel, ob überhaupt jemand für einen derart ausgestatteten Elfer Geld ausgeben wollte, waren groß. Auch das Design mit dem ikonischen Heckspoiler – Entenbürzel getauft – war umstritten, unterbrach es doch das makellose Fließheck des 911. Die Performance war jedoch herausragend.

Geburt der Ikone

In der Ausgabe 119 schrieb der Christophorus: „Bitteschön, hier ist solch ein schnelles Tier. 5,8 für 0 bis 100. 2,7 Liter mit 210 PS, aber voll straßentauglich. Breitspuriger. Und mit aerodynamischen Finessen: einer Heckflosse, die allein 5 km/h Spitze bringt." Das Gewicht des Leichtbauwagens: 960 Kilogramm. In der Homologationsversion durfte der Elfer nur maximal 900 Kilogramm auf die Waage bringen. So feierte das weltweit erste Serienfahrzeug mit Front- und Heckspoiler am 5. Oktober 1972 auf dem Pariser Autosalon Weltpremiere. Der Hype war entfacht: Innerhalb kürzester Zeit waren alle Exemplare verkauft.

Also wurden weitere 500 RS 2.7 aufgelegt – und noch immer gab es danach treue Kunden, die ihrem Unmut Luft machten, keines der begehrten Fahrzeuge in ihrer Garage stehen zu haben. Es wurde ein Erfolg, mit dem niemand gerechnet hatte: Bis zum Ende des Modelljahres 1973 entstanden 1.580 Exemplare des Elfers mit dem Entenbürzel. Aufgeteilt in vier Varianten, denn neben 17 Basisfahrzeugen stellte Porsche auch eine besonders sportliche Variante her, die 200-mal gebaut wurde. Die Rennversion RSR 2.8 wurde 55-mal produziert und für das etwas komfortablere Touringpaket entschieden sich letztlich 1.308 Käufer.

Im RS durch die Provence

Mit einem von diesen Touring-RS fährt André Lotterer nun den Hügel hinauf nach Gordes. Seit dem 11. Jahrhundert wird das Dorfbild von dem imposanten Château de Gordes geprägt, einer Festung, die über den Dachpfannen der nicht weniger altertümlichen Häuser thront. Auf dem Markt werden regionale Spezialitäten angeboten, Käse, Nougatkreationen, Beutel mit getrockneten Lavendelblüten. Hier, in diesem Sinnbild der Provence, sind wir umgeben von Historie, fahren im legendären RS – und fu■hlen uns wie in einer anderen Zeit.

„Neun Jahre hat die Restauration gedauert", erzählt Lotterer, während sich Passanten nach dem orangefarbenen Objekt umdrehen. „Aber Originalzustand ist fu■r mich Pflicht." Das heißt: Ein Originallenkrad musste her, ebenso die klassischen Sitze. Der grüne Lack wurde entfernt, die Karosserie kam in ein kathodisches Bad, der Motor zu einem Spezialisten nach Belgien. Und der Heckspoiler musste erneuert werden. „Da war einer dran, aber das war ein Nachbau", weiß Lotterer. „Das geht natürlich nicht." Jetzt prangt auf dem Heck wieder ein originaler Entenbürzel.

Und der RS befindet sich – selbstverständlich in seiner einstigen Farbe Blutorange – wieder im Originalzustand. Rundherum? „Nicht ganz“, gibt der Rennfahrer mit einem verschmitzten Lächeln zu. „Ich wollte ein bisschen mehr Sound.“ Lotterer gibt Gas, hinaus aus der Stadt, die in der untergehenden Sonne jetzt zur pittoresken Hochform aufläuft. „Hörst du nicht den Sportauspuff?“

Info

Text erstmals erschienen im Christophorus Magazin, Ausgabe 404.

Autor: Matthias Kriegel

Fotos: Frank Kayser

Copyright: Alle in diesem Artikel veröffentlichten Bilder, Videos und Audio-Dateien unterliegen dem Copyright. Eine Reproduktion oder Wiedergabe des Ganzen oder von Teilen ist ohne die schriftliche Genehmigung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG nicht gestattet. Bitte kontaktieren Sie newsroom@porsche.com für weitere Informationen.

MEDIA ENQUIRIES



Astrid Böttinger

Spokesperson Heritage and Porsche Museum
+49 (0) 170 / 911 2065
astrid.boettinger@porsche.de

Verbrauchsdaten

911 GT3 RS (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,2 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 299 g/km; CO_2-Klasse: G

*Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

Bildunterschriften

Pfad: Das Vorbild: der 911 Carrera RS 2.7 von André Lotterer/Bilder/Bild_1.jpg
Titel: André Lotterer, 911 Carrera RS 2.7, Südfrankreich, 2022, Porsche AG
Bildunterschrift: Klassisch: Der 911 Carrera RS 2.7 in Gordes wirkt wie ein Bild aus einer anderen Zeit.

Pfad: Das Vorbild: der 911 Carrera RS 2.7 von André Lotterer/Bilder/Bild_2.jpg
Titel: 911 Carrera RS 2.7, 911 GT3 RS, Südfrankreich, 2022, Porsche AG
Bildunterschrift: Legendenstatus: Der 911 Carrera RS 2.7 sorgte zunächst fu▪r Kopfschu▪tteln, dann fu▪r Jubelstu▪rme. Er war das erste Serienfahrzeug der Welt mit Front- und Heckspoiler. Jetzt gesellt sich der ju▪ngste Nachfahre dazu: der neue 911 GT3 RS.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2022/szene-passion/porsche-911-carrera-rs-2-7-chassisnummer-0027-suedfrankreich-andre-lotterer-werksfahrer-29916.html

Externe Links
https://christophorus.porsche.com/de.html

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart