

Exklusives Einzelstück: 911 Classic Club Coupe für den Porsche Club of America

21/03/2022 „Nr. 001/001" – die Plakette auf der Schalttafel bringt die Seltenheit dieses Porsche-Modells auf den Punkt: Unter dem Leitgedanken des neu aufgelegten Porsche Sonderwunsch-Programms haben die Experten von Porsche Classic ein absolutes Unikat aufgebaut.

Aus einem gebrauchten 911 Carrera Baujahr 1998 (Typ 996) entstand binnen zweieinhalb Jahren das Porsche 911 Classic Club Coupe. Amerikanische Schreibweise ohne Akzent, denn das Fahrzeug ist für den Porsche Club of America (PCA) bestimmt, den ältesten und größten Club der Sportwagenmarke.

Zu den besonderen Merkmalen des Fahrzeuges gehören unter anderem die Lackierung in Sportgraumetallic, das Doppelkuppeldach, die Fuchs-Felgen sowie der feststehende Heckspoiler im Entenbürzel-Stil des 911 Carrera RS 2.7 (1972). Viele Details in Exterieur und Interieur sind mit dem PCA-typischen Clubblau individualisiert. Die Mittelbahnen der Sportsitze tragen ebenso wie die Türtafeln ein handwerklich aufwendiges Flechtleder im Pepita-Muster. Technisch und teilweise auch

optisch wurde das Fahrzeug zudem zu einem GT3 der zweiten Generation umgebaut und schöpft nun 280 kW (381 PS) aus 3,6 Litern Hubraum. Auch Fahrwerk samt Bremsen stammen vom GT3.

Die Idee zu diesem Werks-Unikat entstand bei einem Treffen von Vertretern des Porsche Club of America mit Alexander Fabig, heute Leiter Individualisierung und Classic bei Porsche, sowie Designer Grant Larson von Style Porsche. Zwecks Geheimhaltung wurde das Fahrzeug intern „Project Grey" genannt. Der Spitzname erinnert an das „Project Gold", jenen 911 Turbo (Typ 993) mit luftgekühltem Motor, den Porsche Classic 2018 aus Originalteilen gebaut hat. Haupt-Inspirationsquelle für das 911 Classic Club Coupe war jedoch der 2009 präsentierte 911 Sport Classic (Typ 997). Diese in Sportclassicgrau lackierte Kleinserie mit Doppelkuppeldach, Entenbürzel und exklusiven Interieurdetails erreichte schnell Kultstatus und ist längst ein gefragtes Sammlerstück.

„Zu Unrecht steht der Typ 996 etwas im Schatten der anderen Elfer-Modellreihen. Daher haben wir ihn gerne als Basis gewählt, um zu demonstrieren, was alles im Rahmen von Porsche Classic sowie dem jüngst erweiterten Sonderwunsch-Angebot der Porsche AG möglich ist", so Alexander Fabig. „2009 hatte der auf 250 Stück limitierte 911 Sport Classic schon einmal für weltweites Interesse gesorgt. Dieses Sondermodell wurde aber nicht in den USA verkauft. Mit dem aktuellen Unikat ist es uns nun gelungen, ein vergleichbar spannendes Fahrzeugkonzept auch in den USA zu realisieren."

„Wir wollten gemeinsam etwas Einzigartiges schaffen, das für Enthusiasmus sorgt", ergänzt Tom Gorsuch, Präsident des Porsche Club of America (PCA). „Dass das fertige Porsche 911 Classic Club Coupe wie aus einem Guss wirkt, ist das eigentlich Unglaubliche an diesem herausfordernden Projekt."

Exterieur: Doppelkuppeldach und Entenbürzel als prägnante Merkmale

Das Porsche 911 Classic Club Coupe ist in Sportgraumetallic lackiert, inspiriert vom Sportclassicgrau des 911 Sport Classic (Typ 997). Für eine sportliche Optik sorgen Doppelstreifen, die sich über Fronthaube, Dach und Heckspoiler ziehen. Sie sind aufwendig in Sportgrau hell lackiert, während sie beim 997 als Foliendekor ausgeführt und dunkler als die Wagenfarbe waren. Zwei feine Linien in Clubblau begrenzen die Streifen zudem nach außen. Das Seitendekor in Form eines Hockey-Schlägers ist in Sportgrau hell lackiert und trägt den Schriftzug „Classic Club Coupe" sowie eine clubblaue Linie.

Das Doppelkuppeldach ist ebenso ein Detail mit Motorsport-Bezug: Großgewachsene Rennfahrer haben früher die Dächer entsprechend ausgebeult, um mit Helm ausreichend Kopffreiheit zu haben – darauf spielt die moderne Dachkonstruktion an. Auch das Style Porsche Designkonzept 911 Panamericana von 1989, der Carrera GT und der 911 Sport Classic hatten eine solche Dachform. Heute ist das Doppelkuppeldach ein typisches Designmerkmal vieler Kleinserien der Porsche Exclusive Manufaktur und 911 GT-Modelle. Der feststehende Heckspoiler aus glasfaserverstärktem Kunststoff greift die Form des legendären „Entenbürzels" des 911 RS 2.7 von 1972 auf. Die dritte Bremsleuchte ist integriert. Die Modellbezeichnung „Classic Club Coupe" steht mittig zwischen den Heckleuchten.

Das Unikat rollt auf 18 Zoll großen Schmiederädern. An der Kleeblatt-Form sind sie sofort als legendäre Fuchs-Felgen zu erkennen. Die Speichen sind in Schwarz (Hochglanz) lackiert. Einzigartig: Das Felgenbett trägt einen Porsche-Schriftzug und eine feine Linie in Clubblau. Die Nabenabdeckungen ziert ein farbiges Porsche-Wappen. Die Bremssättel sind schwarz lackiert und ebenfalls mit einem clubblauen Porsche Schriftzug veredelt. Das Spiegeldreieck ist Schwarz (Hochglanz) lackiert. In beide Kotflügel sind Plaketten eingelassen, die das Fahrzeug als „Classic Series" kennzeichnen.

Interieur: Flechtleder im Pepita-Muster an Sitzen und Türtafeln

Sportlich-gediegen und vor allem höchst individuell geht es im Innenraum zu. Das wird bereits beim Öffnen der Türen deutlich: Die Einstiegsleisten aus Edelstahl tragen einen „Classic Club Coupe"-Schriftzug. Schwarzes Leder kombiniert mit schiefergrauem, teilweise perforierten Alcantara an Dachhimmel und -säulen dominiert das Interieur. Dass es sich um ein absolutes Einzelstück handelt, verdeutlicht die schon erwähnte Plakette „911 Classic Club Coupe Nr. 001/001" auf der Schalttafel.

Die Mittelbahnen der Sportsitze tragen ebenso wie die Türtafeln ein aus schwarzem und schiefergrauem Leder gewebtes Pepita-Muster. Handwerklich äußerst anspruchsvolles Flechtleder hat Porsche erstmals beim 911 Sport Classic (Typ 997) eingesetzt. Neu ist hier, dass die Pepita-Optik in sogenannter Köperbindung umgesetzt wurde, also mit schräg verlaufendem Gewebe. Clubblaue Ziernähte lockern den klassischen Look der Sitze auf. In die Kopfstützen ist mit Garn in dieser Kontrastfarbe „911 Classic Club Coupe" gestickt.

Das seinerzeit im 996 verbaute Serien-Lenkrad mit drei Speichen wird auf dieselbe Weise aufgewertet: Bei der Ziernaht am Kranz und der 12-Uhr-Markierung werden clubblaues Garn und Leder verwendet. Die Rundinstrumente sind analog zum 911 Sport Classic individualisiert. So trägt der Drehzahlmesser zwei graue Streifen mit seitlichen Linien in Clubblau und den Schriftzug „911 Classic Club Coupe". An Bord ist ferner das Infotainmentsystem Porsche Classic Communication Management Plus (Sirius XM-ready) mit Apple CarPlay sowie Google® Android Auto. Als Sonderwunsch ist das Startbild auf dem sieben Zoll großem Display verändert: Es zeigt die Fahrzeugbezeichnung „Classic Club Coupe".

Ausgewählte Accessoires aus dem Produktsortiment von Porsche Classic wurden in puncto Materialauswahl oder handwerklicher Ausführung modifiziert. Als Unikate unterstreichen sie die Sonderstellung des „Project Grey". Dazu gehören das maßgefertigte Car-Cover, der in Wagenfarbe lackierte Fahrzeugschlüssel mit einem Lederetui sowie die aus Flechtleder im Pepita-Muster gefertigte Werkzeugtasche. Eine Touring Bag ist ebenfalls inklusive.

Das Making-of: zweite Karriere eines Gebrauchtwagens

Unspektakuläres Basisfahrzeug ist ein schwarzer 911 Carrera, Baujahr 1998. Verlassen und in einem schlechten Zustand parkt er bei einem Händler in Columbia (US-Bundesstaat Virginia), wo ihn PCA-Geschäftsführer Vu Nguyen fand.

Der Start in das zweite Leben beginnt mit einem Flug über den Atlantik: Der 996 wird in sein Heimatland transportiert und kommt in die Porsche Classic Werkstatt in der Nähe des Stammwerks in Stuttgart-Zuffenhausen. Wie bei einer Vollrestaurierung demontieren die Experten das Fahrzeug komplett. Inspiriert vom GT3 wird die Rohkarosse beim Wiederaufbau unter Verwendung von Original-Neuteilen sowie von neu entwickelten Bauteilen umgearbeitet und verstärkt. Beim Fahrwerk inklusive Bremsen sowie dem Antriebsstrang, also Motor und Schaltgetriebe, entscheiden sich die Fachleute für Komponenten der zweiten Generation, die auch in den USA verfügbar waren.

Die Gestaltung erfolgt parallel zur Restaurierung des Fahrzeuges. Die Experten aus dem Bereich Porsche Individualisierung und Classic und von Style Porsche erarbeiten Vorschläge und stimmen diese regelmäßig mit dem PCA ab. Am intensivsten sind die Anpassungsarbeiten naturgemäß bei den Besonderheiten des 911 Classic Club Coupe: beim Doppelkuppeldach und dem feststehenden Heckspoiler. So ist das Karosseriestück zwischen Heckscheibe und Bürzel Handarbeit. Größte Herausforderung im Innenraum ist es hingegen, die Stärken des neuen Materials mit der Geometrie der Oberflächen im Interieur des 996 in Einklang zu bringen. Die langjährige Expertise eines Sattlers bewährt sich hier.

Stellvertretend für das wertvolle Einzelstück absolviert ein Versuchsträger umfangreiche Erprobungsfahrten auf Testgeländen wie Weissach/Deutschland, Nardò/Italien und Idiada/Spanien. Darunter sind auch Dauerläufe mit Höchstgeschwindigkeit. Dieser wird jedoch zurückgebaut, sodass das 911 Classic Club Coupe ein echtes Einzelstück bleibt. Die technischen Änderungen am 911 Classic Club Coupe bewertet ein Expertenteam von Porsche Individualisierung und Classic, Porsche Cars North America und dem Porsche Entwicklungszentrum Weissach. Im Windkanal wird die Aerodynamik des Fahrzeuges abgestimmt. Im Fahrversuch durch das Porsche Entwicklungszentrum Weissach erfolgt die Freigabe des Gesamtfahrzeugs.

Über den Porsche 911 Typ 996 (1997 – 2006)

Mit der fünften Generation des 911, dem Typ 996, stellt Porsche 1997 die Motoren von Luft- auf Wasserkühlung um, um gewappnet zu sein für immer strengere Abgasvorschriften. Der 3,6-Liter-Saugmotor des 911 GT3 ist im Typ 996 zunächst 360, dann 381 PS stark. Komplett neu und schnörkellos präsentiert sich die Karosserie. Die ungewöhnliche Form der Frontscheinwerfer ist charakteristisch und zugleich polarisierend. Vom Wachstum bei den Außenmaßen profitiert das Interieur: Der 996 bietet mehr Ellbogenfreiheit und ein großzügigeres Raumgefühl als sein Vorgänger. Ebenfalls neu tritt das Armaturenbrett auf: Die fünf Rundinstrumente gehen ineinander über. Zwischen 1997 und 2006 stellt Porsche vom Typ 996 insgesamt 175.262 Fahrzeuge her. Porsche Classic übernimmt die Betreuung für Fahrzeuge zehn Jahre nach deren Produktionsende. Daher kümmern sich die Fachleute bei den Elfern aktuell bereits um den Typ 996.

Über Porsche Classic

Porsche Classic hat den Erhalt und die Pflege legendärer Fahrzeuge und neuester Klassiker als Ziel. Die jahrzehntelange Erfahrung mit klassischen Porsche Fahrzeugen macht die Experten zu kompetenten Ansprechpartnern in Sachen Originalteile, Restaurierung und Reparatur. Erste Anlaufstelle für Kunden mit historischen Porsche-Fahrzeugen sind die weltweit aktuell 78 zertifizierten Porsche Classic Partner, darunter vier Porsche Classic Zentren. Im Rahmen der Co-Creation-Strategie interpretiert Porsche das legendäre Sonderwunsch-Programm der späten 70er Jahre neu und ermöglicht personalisierte Einzelstücke. Abhängig vom Alter des jeweiligen Fahrzeugs kümmern sich die entweder die Technikexperten der Porsche Exclusive Manufaktur oder jene von Porsche Classic um die Umsetzung.

Über den Porsche Club of America (PCA)

Der PCA ist einer der ältesten und größten Clubs der Sportwagenmarke. 1955 gegründet, zählt er aktuell über 145.000 Mitglieder und ist in 147 Regionen in den USA und Kanada vertreten. Die Mitglieder präsentieren ihre Porsche auf Ausstellungen und fahren Rennen gegeneinander. Der PCA organisiert Rallyes, Autocross-Veranstaltungen und touristische Ausfahrten. Darüber hinaus sponsert der Club die Fahrerausbildung, unterstützt Restaurierungen und hilft bei technischen Fragen.

MEDIA ENQUIRIES



Nadine Toberer

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

Video

https://newstv.porsche.com/porschevideos/204872_de_3000000.mp4

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2022/historie/porsche-classic-911-classic-club-coupe-unikat-porsche-club-of-america-27605.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/eb1b567d-f61c-441c-bbd1-f21ffaf699ff.zip

Externe Links
https://www.porsche.com/germany/accessoriesandservices/classic/
https://www.pca.org/

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