

Exklusiv und individuell: Porsche 911 GT2 - Coppa Florio

22/05/2024 Auch die Steigerung des Superlativs ist in Ausnahmefällen möglich. Wenn der GT2 die Krönung der Baureihe 993 darstellt, markiert dieser Solitär die exklusive Spitze der ersten GT2-Serie.

Dieser Elfer ist kein Unbekannter in der Porsche-Welt da draußen, auch wenn ihm die Wenigsten einmal leibhaftig begegnet sein dürften. Aber wer Coppa Florio und Porsche in das Suchfeld des Internet-Browsers eingibt, wird ohne Umwege auf diesen GT2 stoßen. Es gibt offizielle Werksfotos der Exclusive Manufaktur, beiläufige Schnappschüsse und sogar Modellautos, die ihm im Maßstab 1:18 nachempfunden sind. Aber die Wirklichkeit übertrifft alles.

1996 gab ein Porsche-affiner Tuchfabrikant aus dem Badischen diesen, seinen im höchsten Maße individualisierten 911 (Typ 993) in Auftrag. Schon die Auswahl des Basisfahrzeugs geriet zum Statement: Der auf dem Turbo basierende GT2 war das in seinem Auftreten extremste und mit einem Basispreis von fast 280.000 Mark teuerste Auto der Porsche-Modellpalette.

Ein 911 Carrera kostete weniger als die Hälfte – äußerte ein Kunde über die serienmäßige Exklusivität

hinaus also noch Extrawünsche, musste es ihm ernst sein. Aber ein Auto für Porsche-Anfänger war der GT2 sowieso nicht.

Biturbo und Heckantrieb

Ähnlich wie beim legendären 911 Carrera RS 2.7 steckte auch hier die Konzeption eines für den Breitensport geeigneten Modells dahinter, eines Autos für die Straße und mit dem notwendigen Talent sowie der bestmöglichen Technik für die Rennstrecke – also eines Porsche im ursprünglichen Sinne.

Die Entwicklung zum Elfer mit der in der Porsche-Nomenklatur neuen Bezeichnung startete 1994 und stellte eine zielgerichtete Kombination bestmöglicher Komponenten dar: Den in der Leistung von 408 auf 430 PS gesteigerten Biturbo-Motor des 993 Turbo, Frontspoiler und reduzierte Türtafeln vom RS sowie verschraubte Radhausverbreiterungen aus Kunststoff, die im Falle einer Kollision auf der Rennstrecke leicht getauscht werden konnten.

Wie die handfest verbreiterte Karosserie blieb der großformatige Heckflügel ein Alleinstellungsmerkmal. Er sorgte für Abtrieb, leitete den Luftstrom zu den Ladeluftkühlern und führte durch die seitlichen Öffnungen des Flügels AnsaugLeichtbau war ein zentrales Thema der GT2-Genese. Aus Gewichtsgründen verzichtete der GT2 auf die angetriebene Vorderachse der 993-Turbo-Basis, es gab weder Rücksitzanlage noch Heckscheibenwischer, Kofferraumdeckel und Türen bestanden aus Aluminium, Heckscheibe und Seitenverglasung aus Dünnglas. 205 Kilogramm wurden so eingespart, die Höchstgeschwindigkeit stieg von 290 auf 295 km/h. Aber auch der Preis lag noch einmal um mehr als 50.000 Mark über dem eines normalen 911 Turbo.

Leichtbau maßgeblich

Ein gutes Jahr lang stellte der Anfang 1995 präsentierte GT2 das stärkste und schnellste Modell dar, das Porsche im Programm führte, dann zog der 430 PS starke 993 Turbo WLS mit zwei km/h Vorsprung und einer Spitze von 297 km/h vorbei. Zum Modelljahr 1998 legte wiederum der GT2 mit einer Leistung von 450 PS nach, zeitgleich erschien der Turbo S mit identischer Leistung – es existierten viele Querverbindungen innerhalb der 993-Baureihe, aber an die herausgehobene Stellung des in einer Stückzahl von 172 (erste Serie) und marginalen 21 Einheiten (zweite Serie) gebauten GT2 kam kein anderer Elfer heran. Dass er als Erster seiner Art der Begründer dieser GT-Reihe sowie der letzte mit Luftkühlung war, nährt bis heute den Ruf der Turbo-Elfer-Ikone. Wie sich das noch toppen ließe? Mit einer ganz eigenen, höchst exklusiven Konfiguration.

Der Auftrag für Lack und Leder ging an Porsche Exclusive, die Abteilung für Besonderheiten abseits der Großserie. Umgesetzt wurde er vom zuständigen Mitarbeiter und Exclusive-Kundenberater Peter Fraschka. Das Geschäftsfeld der Individualisierung gab es da bereits über 30 Jahre: Vor der Umbenennung im Jahr 1986 firmierte Porsche Exclusive erst als Werksreparatur, später als Sonderwunschprogramm.

Volllleder-Ausstattung in letzter Konsequenz

Die Liste an Mehrausstattungen (M) ab Werk für den GT2 gestaltete sich begrenzt: Radio Bremen oder Düsseldorf, optionale Sportsitze (ohne Mehrpreis), Klimaanlage, Airbags in Verbindung mit elektrischen Fensterhebern. M 496 beschrieb den aufpreisfreien Entfall der geklebten Modellbezeichnung am Heck, M 003 das im Ausstattungsumfang reduzierte, 16.800 Euro teure Clubsportpaket. Auf drei Typen ließ sich das GT2-Angebot im Großen und Ganzen herunterbrechen: die Straßen-Version M 002, die besagte Clubsport-Variante M 003 und die für den Rennsport vorbereitete Ausführung M 005.

Aus dem gleichen Grund, um die Produktion des nur in kleinsten Stückzahlen produzierten GT2 zu vereinfachen, führte Porsche auch nur eine kleine Anzahl von Farben im Programm. Im Modelljahr 1996 waren das Schwarz, Indischrot, Grandprixweiß, Rivierablau, Speedgelb sowie Polarsilber-Metallic und Nachtblau-Metallic.128 Kunden griffen im ersten Jahr zu Serienfarben, 13 ließen sich ihren Wagen auf Sonderwunsch in einer anderen Farbe lackieren – und nur ein 993 GT2 wurde in Coppa Florio lackiert. Auffälliger gerieten vielleicht nur jene beiden Autos, die in Ferrari-Gelb, beziehungsweise dem alten 911-Farbton Blutorange das Werk verließen.

Der pastellige, hellblaue Farbton Coppa Florio (Code 360) war ursprünglich in den Modelljahren 1976/77 als Sonderfarbe der 911-G-Serie erhältlich gewesen. Im Falle des speziellen GT2 kamen noch in der gleichen Farbe lackierte Felgensterne der Speedline-Räder und eine kontraststarke Lederausstattung dazu.

Volllleder-Ausstattung definiert dieser GT2 völlig neu und in noch nie gesehener Konsequenz. Von der Kofferraumhauben-Entriegelung über die Zündschlossrosette bis zu Lichtschalter, Radio, Rückspiegel und den Ringen der Rundinstrumente zeigen sich Innenraum und Cockpit komplett im Sonderleder „Can-Can-Rot“.

Und natürlich befindet sich der in Teilen belederte Zündschlüssel in einem passenden, maßgefertigten Etui und liegen Sportfahrer-Handschuhe aus dem identischen Leder bereit. Eine Optikorgie in tiefem Rot.

Kosename „Wölkchen“

Auf das weltweit einzigartige Know-how der flächendeckenden Verarbeitung war Porsche besonders stolz. Um Passgenauigkeit und Beständigkeit zu garantieren, musste das zu Leder acht Stunden in einer Klimakammer vorschrumpfen. Für bis zu 75 verschiedene Bauteile waren mitunter acht ausgesuchte Kuhhäute nötig. Selbst der rote Mapotex-Teppich war eine Spezialanfertigung. Die ursprünglich orangen, hier rot eingefärbten Blinkleuchten gingen auf Peter Fraschka zurück, wie der in dem 911-GT2-Standardwerk der Autoren Christoph F. Mäder/Jan Kouhm erklärt: „Da gab es die roten Bremssättel und die roten Rückleuchten. Da passten die orangen Blinker einfach nicht dazu. Solche kleinen Details haben wir zusammen mit unseren Kunden entwickelt.“ Die größeren Endrohre des

Modelljahres 1997 bekam der Sonderwunsch-GT2 mit den Fahrgestellendziffern 197 bereits im Juni 1996 mit auf den Weg.

Dafür fehlten Klimaanlage, Airbags und elektrische Fensterheber – der so expressiv gestaltete GT2 sollte bei aller offensiven Freude an der Farbe ein Fahrerauto im Sinne der eigentlichen Konzeption bleiben.

Damals, sagt sein heutiger Besitzer, sei er der teuerste GT2 der 172 Autos zählenden ersten Serie gewesen. Heute nennt er ihn aufgrund der luftigen, himmelblauen Lackierung „Wölkchen" und wünscht sich nichts sehnlicher als einen GT2 auf 992-Basis. Natürlich in der Sonderwunsch-Farbe Coppa Florio.

911 GT2 Typ 993

Motor: luftgekühlter ohc-Boxermotor Typ M64/60 R mit Biturbo-Aufladung
Zylinder: 6
Bohrung x Hub: 100,0 x 76,4 mm
Hubraum: 3600 cm^3
Leistung: 316 kW (430 PS) bei 5750/min
Drehmoment: 540 Nm bei 4500/min
Verdichtung: 8,0 :1
Gemischaufbereitung: Bosch Motronic M 5.2
Kraftübertragung: Hinterradantrieb
Getriebe: Sechsganggetriebe
Karosserie: selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Fahrwerk: McPherson-Federbeine, Querlenker, Schraubenfedern, Gasdruckdämpfer, Stabilisator (vorn); Einzelradaufhängung an fünf Lenkern, Schraubenfedern, Gasdruckdämpfer, Stabilisator (hinten)
Bremsen: 4-Kolben-Festsättel; innenbelüftete, gelochte Scheiben 322 x 32 mm (vorn), 322 x 28 mm (hinten)
Radstand: 2272 mm
Spur: 1475 mm (vorn), 1550 mm (hinten)
L x B x H: 4245 x 1855 x 1270 mm
Räder und Reifen: 9 J x 18 mit 235/40 ZR 18 (vorn) und 11 J x 18 mit 285/35 ZR 18 (hinten)
Leergewicht: 1295 kg
Zul. Gesamtgewicht: 1575 kg
Höchstgeschwindigkeit: 295 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: 4,4 sec
Bauzeit: 1995–1997
Stückzahl: 172
Preis: 278.875 Mark (1996)

Info

Text erstmalig erschienen im Magazin Porsche Fahrer 2/2024.

Autor: Jan-Henrik Muche

Fotografie: Roman Rätzke

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



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/2024/szene-passion/porsche-911-993-gt2-coppa-florio-35734.html

Externe Links
https://www.pf-magazin.de
https://www.porsche.com/germany/accessoriesandservices/exclusive-manufaktur/