

CLASSIC DRIVER

Porsche 911 Speedster: Das Blaue vom Himmel



Im Jahr 1954 brachte der Porsche-Importeur Max Hoffman den puristischen Porsche 356 Speedster in die USA - und legte damit den Grundstein für einen Mythos. Die Zuffenhausener Sonderwunschfabrik Porsche Exclusive lässt den Speedster nun zum vierten Mal aufleben. Wir waren mit dem streng limitierten und beeindruckend teuren Super-Cabrio an der Côte d'Azur unterwegs.

Cap Estrel, ein Grand Hotel zwischen Nizza und Monaco. Traumhaft gelegen auf einer felsigen Halbinsel – und eines der teuersten Grundstücke der französischen Riviera. Einst verbrachten hier Laurence Olivier, die Beatles und Catherine Deneuve die Sommermonate. Heute präsentiert Porsche hier, in kleiner Runde und fernab der deutschen November-Tristesse, den neuesten Trumpf aus Zuffenhausen: das vierte Speedster-Modell der Firmengeschichte. „Der erste Porsche 356 Speedster von 1954 wurde in den USA günstiger verkauft als das Cabrio“, berichtet Pressesprecher Eckhard Eybl und scherzt: „Den Fehler machen wir dieses Mal nicht.“ Genau 201.682 Euro kostet das Sportcabrio mit der typischen flachen Windschutzscheibe und den breiten Hüften in der aktuellsten Ausgabe. Rund 90.000 Euro mehr als das Serien-Cabriolet. Dafür ist der Speedster auf nur 356 Exemplare limitiert – eine Hommage an den Urahn. 181 Stück wurden seit der Premiere auf dem Pariser Salon im September bereits verkauft, spätestens bis Weihnachten dürfte die Produktion laut Eybl ausverkauft sein. Zur Klientel gehören Sammler wie der US-Schauspieler Jerry Seinfeld, die Hälfte der Kunden hatte bereits 2009 beim ähnlich teuren Sondermodell Porsche 911 Sport Classic zugeschlagen. Für viele Porsche-Aficionados ist der Speedster jedoch das absolute Nonplusultra.





Die Geschichte des Ausnahme-Roadsters geht zurück auf den amerikanischen Sportwagenimporteur Max Hoffman. Im Herbst 1953 kontaktierte er Ferry Porsche mit der Bitte, eine besonders puristische – und eben kostengünstige – Variante des Porsche 356 für den US-Markt zu konstruieren. Ein Jahr später wurden die ersten Modelle über den Atlantik verschifft. Der Speedster mit seiner flachen Scheibe und dem dünnen Notverdeck war nicht nur spartanisch, sondern auch leicht – und wurde deshalb schnell für den Rennsport entdeckt. Den großen Ruhm besorgte schließlich Hollywood, wo sich zahlreiche Filmstars mit dem maskulinen Sportwagen schmückten. Eine amerikanische Erfolgsgeschichte, dennoch wurden nur 4.100 Exemplare gebaut. 1988 ließ Porsche das Speedster-Motiv dann erstmals in einem 911er-Model aufleben: Auf Basis des Carrera der G-Baureihe erhielt der schnelle Roadster nun einen leichten Kunststoff-Verdeckkasten mit charakteristischer Doppelhutze. 2.103 Stück wurden gebaut. Die dritte und mit 930 Exemplaren auch seltenste Speedster-Variation erschien 1992 auf Basis der Elfer-Baureihe 964. Alle drei Klassiker werden inzwischen zu Rekordpreisen gehandelt.



Auch der neue Porsche 911 Speedster ist flacher und breiter als das vergleichbare Cabriolet. Die Frontscheibe des 911 Carrera S Cabrio wurde um 60 Millimeter gekürzt, das Heck um 44 Millimeter verbreitert. Wie seine Vorgänger ist der neue Speedster ein reiner Zweisitzer, jedoch kann die ehemalige Rückbank als Gepäckraum genutzt werden. Unter dem markanten Verdeckkasten mit seinen *Double Bubbles* findet sich ein knappes aber technisch anspruchsvolles Stoffverdeck, das manuell nach vorne geklappt und verschlossen werden muss. Wenn alle Handgriffe sitzen, dauert es ein, zwei Minuten, dann spannt sich das Stoffdach flach über den Wagen. Normalerweise würden moderne Porsche-Kunden derartige Do-It-Yourself-Konzepte kaum tolerieren, doch hier passt der Purismus zum Retro-Konzept. Ein echter Leichtbau-Sportwagen ist der 1.540 Kilogramm schwere Speedster dennoch nicht, die Komfortausstattung bleibt weiterhin erhalten. Vielmehr fungiert er als Aushängeschild für Porsche Exclusive, die markeneigene Individualisierungsabteilung. Nur so lassen sich die hohen Ausgaben für die aufwändige Entwicklung, etwa der komplizierte Verdeck-Mechanismus, intern rechtfertigen. Natürlich rechnet sich der Speedster – doch das eigentliche Geld wird bei Porsche Exclusive mit Sportkits oder Sonderfelgen verdient.



Auf den Küstenstraßen Richtung Monaco dann die Gelegenheit, die sportliche Seite des neuen Speedster-Modells zu erfahren. Mit seinem modifizierten, 3,8 Liter großen, 408 PS starken Boxermotor und dem bekannten Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe PDK ist der Roadster ein höchst potenter Sportwagen. Drückt man die Sport-Plus-Taste, die Dämpfer und Schaltung strafft, braucht er gerade einmal 4,4 Sekunden bis 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei stürmischen 305 km/h. Trotz Nachsaison ist auf dem Grand-Prix-Kurs von Monaco natürlich zu viel Verkehr, um Maschine und Technik ernsthaft zu fordern. Neue Zieleingabe: Der Col de Turini, eine anspruchsvolle Passstraße in den französischen Seealpen und alljährliche Etappe der Rallye Monte Carlo. Über steile Serpentinaen winden wir uns nach oben. Die Regenfälle der letzten Tage haben Laub und Steine auf die Straße gespült, doch jetzt ist der Himmel dunkelblau und die Sonne wärmt das schwarze Cockpit. Mit seiner breiten Spur liegt unser blauer Speedster satt auf dem Asphalt, der Motor ist auffallend drehfreudig und schiebt uns über die superbreiten 305er-Pneus an der Hinterachse schwungvoll den Berg hinauf.



In den Haarnadelkurven macht sich zudem der tiefe Schwerpunkt und die veränderte Fahrwerksgeometrie bemerkbar: So agil ist sonst kein offener Elfer unterwegs. Auch bei höheren Kurvengeschwindigkeiten bleibt der Speedster stabil, eine mechanische Hinterachs-Quersperre sorgt serienmäßig für verbesserte Traktion und Stabilität. Es ist ein wenig wie Carving-Skifahren, nur bergauf. Auf 1.600 Metern ist die Luft frisch wie Gletscherwasser. Es ist ein majestätischer Anblick: Im Norden die schneebedeckten Gipfel der Alpen, im Süden das Mittelmeer, um uns herum das goldene Herbstlaub, in der Mitte brummt das derzeit teuerste, begehrteste – und wahrscheinlich auch letzte Cabriolet dieser 911er-Baureihe. Im kommenden Jahr wird der neue Porsche 911 vorgestellt, dann fängt das Spiel mit den Derivaten und Sondermodellen wieder von vorne an. Ob es wieder einen Speedster geben wird, ist noch nicht klar. In jedem Fall sollen in Zukunft mehr historisch wertvolle Ausnahmesportwagen im Stil des Sport Classic und des Speedster entstehen. An bedeutsamen Vorbildern fehlt es in Zuffenhausen schließlich nicht.





Sollte man als Sammler also zuschlagen – und sich die Speedster-Edition selbst unter den Weihnachtsbaum stellen? Der Preis dürfte echte Porsche-Heads kaum schrecken, für einen gut erhaltenen Porsche 356 Speedster von 1954 muss man heute schließlich kaum weniger hinblättern. Die strenge Limitierung sollte zudem als längerfristige Wertgarantie gelten. Bleibt also die Frage, ob man sich für das knallige Blau, oder doch eher die dezentere, weiße Variante entscheidet. In jedem Fall kommt der modernste Speedster-Elfer mit einem satten Ausstattungspaket – fast alle Cockpit-Elemente sind beledert, auf den Sportsitzen wurde eine Zielfahne eingenäht und überall findet sich der Speedster-Schriftzug wieder. Auch auf das neueste Navigations-und-Entertainment-System und die üblichen Komfort-Funktionen muss man nicht verzichten. Schade eigentlich – denn der Wunsch nach Verzicht war es ja schließlich, der den Ur-Speedster überhaupt möglich machte. Für eine Flucht aus der alles umspannenden *Comfort Zone* ist heute wahrscheinlich nicht einmal ein Porsche Speedster schnell genug.

Text: [Jan Baedeker](#)

Fotos: Jan Baedeker / Achim Hartmann

















ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter
[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/porsche-911-speedster-das-blaue-vom-himmel>
© Classic Driver. All rights reserved.