

Autor: Jan Peters, Kaiseraugst/Schweiz



links: Was man üblicherweise von einem GT sieht ganz rechts: Kraftwerk made in Zuffenhausen
Mitte rechts: Die Ruhe vor dem Sturm
rechts: Feuerleitzentrale



Um gleich eingangs jemanden zu zitieren, der für das Thema dieses Lifestyle-Artikels unbestritten als Experte gelten kann:

„Natürlich braucht niemand einen Sportwagen.“

Natürlich braucht auch niemand die schäumenden Getränke der Witwe

Clicquot Ponsardin aus Reims oder die Time

Pieces von Lange & Söhne aus dem Erzgebirge. „Life“

ginge auch ohne diese völlig überflüssigen Dinge

weiter. „Style“ wäre dann

zwar eventuell etwas weniger vorhanden, aber

wie viel jemand wovon möchte, das hingegen ist

– notabene unter zwangsläufiger Berücksichtigung

pekuniärer Befindlichkeiten – der individuellen

Entscheidung vollkommen freigestellt.

Willkommen im Grenzbereich

Dass niemand Sportwagen brauche, sagte übrigens niemand anderer als Porsche-Chef Wendelin Wiedeking, der nicht nur berühmt wurde als erfolgreicher Boss der schwäbischen Edelsportwagenschmiede, sondern manchmal auch berüchtigt als einer, der mit Vorliebe wider den Stachel löckt und es mitunter liebt, Unaussprechliches auszusprechen.

Wenn schon niemand Sportwagen im Allgemeinen braucht, dann braucht erst recht niemand einen Porsche Carrera GT im Besonderen, von dem knapp über 1270 Exemplare zum Preis von EUR 452.400,- bei Porsche in Leipzig gebaut wurden. Der genannte Preis versteht sich wohl gemerkt pro Stück GT; nicht für alle zusammen. Die MwSt. ist in dieser Endsumme allerdings bereits enthalten.

Ursprünglich sollte der Carrera GT eines jener ohrenbetäubend brüllenden Ungeheuer werden, die sich einmal pro

Rennsaison 24 Stunden lang in Le Mans erbitterte Gefechte auf dem legendären Rundkurs in der Touraine liefern. Zu erkennen ist dies noch an der regelkonformen Konfiguration seines längs vor der Hinterachse eingebauten Zehnzylinder-Hochleistungstriebwerks, das ohne Turbolader- oder Kompressorunterstützung 612 Pferdestärken und 590 Newtonmeter aus 5,7 Litern Hubraum mobilisiert. Es wurde dann allerdings beschlossen, den Carrera GT notdürftig so weit zu zähmen, dass er eine Straßenzulassung erhalten konnte. Maßgeblich beteiligt an der gesamten Entwicklungsarbeit war übrigens Walter Röhl, das bayerische Rallye-„Urgestein“. Was in diesem Zusammenhang „notdürftig“ zähmen bedeutet, erschließt sich am allerschnellsten, allerbesten und garantiert unvergesslich demjenigen, der die rare Gelegenheit bekommt, einen Carrera GT zu pilotieren. Und dabei fern aller grauen Theorie und technischen Datenblätter sehr eindrucksvoll „er-

fährt“, welch beachtliche Wirkung auf Physis und Psyche zu entfalten mehr als 600 PS in einem Monocoque-Chassis mit Doppelquerlenker-Rennfahrwerk, Pushrod-Anlenkung und Keramikkomposit-Bremsen imstande sind.

Ist es dem GT-Novizen gelungen, sich nach Überklettern des imposanten Seitenschwellers, in dem sich Bestandteile des Gitterrohrrahmens verbergen, in die Kevlarsitzschale einzurasten, dann hypnotisieren den wagemutigen Testpiloten als nächstes in den typischen Porsche-Instrumenten Zahlenwerte, die von ihrer Größenordnung her durchaus geeignet sind, ihm nahezuzeigen, unter dem Murren fadenscheinigster Ausreden das Cockpit umgehend wieder fluchtartig zu verlassen, um aufkommenden Panikattacken wirkungsvoll zu begegnen.

Andererseits würde er es sich für den Rest des Lebens natürlich nie mehr verzeihen, sich auf den letzten Metern dieser Art von „Feigheit vor dem Feind“ schuldig gemacht zu haben, nachdem er schon bis hinter das GT-Lenkrad vorgedrungen

war. Also bleibt er drin sitzen und gibt sich trotz exzessiver Adrenalinausschüttungen betont megacool.

„Gentlemen, start your engines!“ Wie es sich für einen Porsche gehört, erfolgt dies traditionsgemäß links, und zwar nicht mit Chipkarten, Starterknöpfen oder ähnlichen neumodischen Kinkerlitzchen, sondern nach alter Väter Sitte mit einem Zündschlüssel. Das war schließlich immer so bei der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG – und bleibt auch so. Selbst wenn heutzutage aus Sicherheitsgründen keine Le-Mans-Starts mehr durchgeführt werden.

In einem schwäbischen Auto liegt einem Friedrich Schiller nicht fern: „Gefährlich ist's, den Leu zu wecken...“: Das Drehen des Schlüssels wird mit heiserem Fauchen und wütendem Aufheulen beantwortet, und die kraftstrotzende Maschinerie im Rücken teilt unmissverständlich nach vorn mit, dass sie zügig bewegt zu werden verlangt.

Das Anfahren gestaltet sich schwieriger als bei üblichen Autos, denn die giftig zubeißende Zweischeiben-Keramiktriebkupplung, die bei niedrigen Drehzahlen rasselt wie das Kettenhemd eines sich fürs Turnier ankleidenden Ritters, erfordert eine ganz spezielle Technik.

Überhaupt: Kalten Motor und Herumtrödeln beim Losfahren mag der Carrera GT gar nicht, dann führt er sich auf wie eine störrische Zicke, rüttelt sich und schüttelt sich und hört sich so verstimmt an wie die Callas am frühen Morgen, noch bevor sie mit lauwarmem Salzwasser gegurgelt hatte.

Aber dann, einmal auf Betriebstemperatur: Der Zehnzylinder schmettert so fulminant los, dass man mit dem Hochschalten des eng gestuften 6-Gang-Getriebes seine liebe Not hat, und versucht durch die Rückenlehnen der Schalensitze in den Motorraum zu verschieben. In nicht einmal vier Sekunden beschleunigt der Carrera GT auf Tempo 100, bis 200 km/h vergehen weniger als 10 Sekunden. Im saloppen Jargon der Asphalt-Cowboys ausgedrückt: „Er geht wie die Sau!“, und zwar mit einem solch atemberaubendem Ungestüm, dass selbst Lützows wilde, verwegene Jagd blitzschnell massiv ins Hintertreffen geriete, sollte sie die groteske Idee gehabt haben, die Verfolgung aufzunehmen.

Akustisch adäquat untermalt werden solche Beschleunigungsfestivals ab 5500 U/min vom Ausbruch des Vesuvus, begleitet durch das Fortissimo der Endzeit-Posaunen von Jericho.

Wenn's umgekehrt gehen soll, also harte Bremsmanöver gefragt sind, dann packen sich die 6-Kolben-Festsattelbremsen die Keramikscheiben so erbarungslos wie eine Boa constrictor ihre Beute, und Fahrer und Beifahrer haut's mit Titanenkräften in die Gurte; was ungebühte KopilotInnen tief erleichen lässt und für längere Zeit sprachlos macht. Und dass die Straßenlage über jeden

Zweifel erhaben ist und der GT sich dank optimaler Unterbodengestaltung und eines Heckdiffusors je schneller desto intensiver an die Straße anschmiegt – wen wundert's? In dieser ganzen Konstruktion steckt immerhin das geballte Know-how von mehr als 25000 Rennsiegen. Was aber auch heißt, und zwar definitiv(!) heißt, dass ein Carrera GT

wahrlich nicht ganz von selbst einfach unglaublich schnell fährt und von selbst immer hübsch brav auf der Straße und in der Spur bleibt, sondern unverzichtbar jemanden in

seinem Gefechtsstand braucht, der erstens sein Metier perfekt beherrscht und zweitens sein Großhirn und sämtliche Reflexe ständig im Bereich des maximalen Drehmoments betreiben sollte.

Was Walter Röhl in früheren Zeiten über einen noch undomestizierbaren Carrera Porsche sagte, gilt 100%ig auch für den GT: „Bei diesem Hammer solltest Du jederzeit wissen, was Du willst – sonst kommst Du nicht weit!“ Dies trifft besonders deshalb zu, weil es, außer einer Traktionskontrolle, keinerlei elektronische „Schutzengel“ im Fahrwerk gibt, die in ihrer himmlischen Güte Fehleinschätzungen oder Übermut des Fahrers gnädig zu kompensieren versuchen würden. Bei Porsche ist man offensichtlich der Meinung, dass Kampfpiloten inhärente Sicherungssysteme haben sollten, wenn sie sich auf Autos dieses Kalibers einlassen.

Ach so..., wo man mit dem Carrera GT – einem vollendet anachronistischen Wagen, wie man ihn sich „politisch inkorrekt“ überhaupt nicht mehr vorstellen kann – so fahren könnte, wie er es seinem Wesen nach eigentlich will? Sehr geeignet für diesen Meta-Porsche wäre ein weiteres Porsche-Produkt: die Einfahr- und Prüfstrecke in Leipzig. <http://www.porsche-leipzig.com> fasst diese Mischung aus „Power, Precision, Emotion“ so zusammen: „Stellen Sie sich vor, Sie biegen auf die Start- und Zielgerade ein. Volle Beschleunigung. Jetzt anbremsen, in die Kurve, Ideallinie halten, aus der Kurve heraus – und sich sehr glücklich fühlen. Auf der Einfahr- und Prüfstrecke können Sie Fahrzeuge im Grenzbereich erleben. Sämtliche sicherheitstechnischen Voraussetzungen für professionellen Motorsport sind erfüllt. Mit FIA-Zertifikat. Das werden Sie selbst schnell feststellen. Auf jedem Meter und in jeder legendären Kurve. Denn der Rundkurs hat zehn berühmte Rennkurven zum Vorbild.“

Fazit: Natürlich braucht niemand einen Sportwagen – schon gar nicht einen Carrera GT. Und niemandem wird etwas fehlen, wenn er nicht mit einem solchen Auto, mit dem Potenzial eines Sibirischen Säbelzähntigers, durch die Loews-Kurve, die Parabolica, das Suzuka S oder die Bus-Stop-Schikane in Leipzig gedriftet ist.

Und auf dass wir alle immer ein für uns ausgewogenes Gleichgewicht zwischen „Lifestyle“ und Vernunft finden, darauf trinken wir jetzt gleich mal ein Gläschen Moët & Chandon Nectar Impérial: Ergo bibamus!

