

25 JAHRE PORSCHE CARRERA GT



→ Fakten

*Die seriennahe Sportwagenstudie wurde im September 2000 auf dem Pariser Automobilsalon vorgestellt

*Kurz vor der Präsentation steuerte Walter Röhrl den Supersportwagen öffentlichkeitswirksam vom Triumphbogen zum Louvre

*Von Herbst 2003 bis Mai 2006 sind 1.270 Fahrzeuge in Zuffenhausen und Leipzig in Handarbeit produziert worden



→ Favoriten

TOP 1

Das Herzstück des Carrera GT war sein Zehnzylinder-Kraftwerk. Dieser kompakt gebaute **MOTOR** wurde eigentlich für den LMP 2000 entwickelt, der in der Langstrecken-Weltmeisterschaft zum Einsatz kommen sollte, aber nicht über das Prototypen-Stadium hinaus kam. 612 PS aus 5,7 Litern Hubraum sorgten nicht nur für eine Spitzengeschwindigkeit von 330 km/h, sondern boten von Leichtbau und Hochdrehzahl über das Mittelmotorprinzip bis hin zur Rennsporttechnik für die Straße das Beste aus der Porsche-Welt.

TOP 2

„Jedes Bauteil ist ein Bekenntnis zur Reduktion“ – so beschreibt Porsche das technische **KONZEPT** des Carrera GT, das zu einem niedrigen Gewicht von 1.380 Kilogramm führte. Dafür sorgten die Karosserie aus kohlefaserverstärktem Kunststoff sowie Magnesium- und Kevlar-Bauteile. Während das Monocoque komplett aus Carbon gefertigt wurde, kamen Features wie der verstellbare Heckflügel, der Diffusor oder das quer eingebaute Sechsganggetriebe direkt aus dem Motorsport.

TOP 3

Das **DESIGN** ist durch das mittig platzierte V10-Sauger-Triebwerk vom Motorsport inspiriert: Es wird von der langen, flachen Silhouette ebenso geprägt wie vom abnehmbaren Dach aus zwei Kohlenstofffaser-Schalen und den aerodynamischen Komponenten. Letztere umfassen ein komplexes Luftleitsystem am Unterboden sowie einen Heckflügel, der sich bei bestimmten Geschwindigkeiten automatisch ausfährt. Reduktion bestimmt auch die Gestaltung des Interieurs, für farbliche Akzente sorgt hier nicht zuletzt das Leder in Farben wie Terra, Ascotbraun oder Schwarz. Der Carrera GT gehört nicht umsonst zu den letzten wirklich analogen Supersportwagen ...



→ Fazit

Ist es wirklich erst 20 Jahre her, dass exorbitante Leistungen von über 600 PS bei Straßenfahrzeugen Rennsport-Größen wie Porsche oder Ferrari vorbehalten waren? Heute sind in diesen (einst) elitären Gefilden auch koreanische Autobauer wie selbstverständlich unterwegs, deren (gut gemachte) Brot- und Butter-Modelle bis vor etwa einem Jahrzehnt nicht mal die 200-PS-Marke erreichten. Das soll nicht despektierlich klingen, sondern die rasante Entwicklung der Motorleistungen im Elektro-Zeitalter aufzeigen. Da wünscht man sich fast die Zeiten zurück, als der leicht biedere Nachbar von nebenan einen 115 PS-TDI in Dauerschleife fuhr – statt wie heute ein Stecker mobil mit kraftvollen 340 PS – und eine ganz bestimmte politische Partei sich jedes Mal zum Jahreswechsel hin grün (und blau) ärgerte, wenn mitgeteilt wurde, dass die durchschnittliche Leistung der neu zugelassenen Fahrzeuge wieder um ein paar PS gestiegen ist (wohlgemerkt – Anfang der 2000er bewegten wir uns hier nicht viel über 100 PS!). Das war auch noch die Zeit, als ein 600 PS-Ausnahmmodell wie der Porsche Carrera GT das Nonplusultra der automobilen Welt war. Lang, lang ist's her – leider!!!



(Alle Bilder: Porsche)