

Porsche goes west

Am letzten Septemberwochenende traf sich die Porsche-gemeinde zum alle drei Jahre stattfindenden Kultmeeting, diesmal in Laguna Seca an der amerikanischen Westküste.

Diese Rennstrecke wurde 1957 in die Einöde der ehemaligen Laguna Seca Ranch, zwischen der kalifornischen Küstenstadt Monterey und der im Landesinneren gelegenen Agrarstadt Salinas gebaut. Notwendig wurde diese Maßnahme, nachdem der nahegelegene „Pebble Beach Raceway“ im Del Monte Forest vom SCCA als zu gefährlich eingestuft wurde. Teile die-

Text & Photos: Christian Sandler
sandlerchristian@aon.at



„Man schlendert zwischen Formel 1-Fahrzeugen, IndyCars, Rallyeautos, Tourenwagen und Langstrecken-Prototypen umher und kann es kaum begreifen, dass ein Spenglersohn aus Böhmen den Grundstein dazu gelegt hat.“

ses Kurses kann man heute noch als „17-Mile Drive“ befahren.

In dieser Gegend lebte und wirkte auch einer der berühmtesten amerikanischen Autoren des 20. Jahrhunderts, John Steinbeck. Seine herausragenden Werke wie „Jenseits von Eden“ und „Straße der Ölsardinen“ sind heute fester Bestandteil im Literaturunterricht auf der ganzen Welt. Seine Inspiration holte er sich in den Fabriken und auf den Feldern rund um Monterey und Salinas. Diese interessante Umgebung passt perfekt für das Porsche-Jubiläum.

70 Jahre Entwicklungsarbeit einer legendären Marke. Wenn man, wie 80.000 andere auch, so eine Veranstaltung besucht, hat man eine bestimmte Vorstellung auf das zu Erwartende. Bei einem Tag Anreise gibt es genug Zeit, sich in Gedanken darauf vorzubereiten, aber die Wirklichkeit übertrifft dies bei weitem. Organisiert wurde dieser Event der Superlative vom Porsche Club Amerika mit Hilfe des Werkes aus Zuffenhausen. Mit sämtlichen Geschützen, die je im Schwabenland gebaut wurden, fuhr man auf.

Als sich am Donnerstagvormittag der übliche Nebel verzog und die kalifornische Sonne die Oberhand gewann, konnte man erst das Ausmaß der Porsche-Genialität erkennen.

Fangen wir beim Parkplatz im Infield an, säuberlich getrennt in Bereiche 356er, 911er, 914er, 928er, 924er usw., 2.500 Porsche standen da, morgens extra fein poliert und am Abend mit einer feinen Staubschicht überzogen. Auch ein Fahrzeug mit Badener Kennzeichen zog die Blicke auf sich, Michael Barbachs Nachbau des berühmten Berlin-Rom-Wagen. Leider wurde der Fahrer samt Wagen ein paar Tage nach dem Event in einen Verkehrsunfall verwickelt.

Die Modelle 959, Carrera GT und 918 Spyder, Typen denen man bei uns äußerst selten begegnet, findet man als Massenware hinter den Boxen. Im Fahrerlager selbst steigert sich schließlich die Reizüberflutung in schier unglaubliche Dimensionen. Vom erstgebauten 356 mit der Nummer 1 über den berühmten 917 bis zum aktuellen 911 GT3 RSR war alles vertreten, was ein Automobil-Enthusiast sich erträumen mag.

So nebenbei brannte der Le Mans-Bolide vom Typ 919 Evo eine neue Rekordrunde für die Geschichtsbücher in den Asphalt, bevor er für immer ins Museum wandern wird. Man schlendert zwischen Formel 1-Fahrzeugen, IndyCars, Rallyeautos, Tourenwagen und Langstrecken-Prototypen umher und kann es kaum begreifen, dass ein Spenglersohn aus Böhmen den Grundstein dazu gelegt hat. Dr. Wolfgang Porsche, ein gar nicht scheuer Typ, gab dem Ganzen ein gewisses Maß an Exklusivität.

Sämtliche Porsche-Ikonen der fahrerischen Zunft konnte man im Fahrerlager antreffen.

Bell, Stuck, Mass, Elford, Piper, Webber, Oliver u.v.m. Rudi Lins und Richard Lietz waren unsere heimischen Vertreter. Allesamt schrieben sie sich bei 12 verschiedenen Autogramm-Sessionen die Finger wund, denn die Amis sind wahrlich hartnäckig beim Anstellen. Auch die Motoren-Zauberer Hans Mezger und Valentin Schäffer vereinten sich mit ihren technischen Glanzleistungen und plauderten aus ihrem „Werkzeugkästchen“.

Es wurde aber nicht nur die Geschichte von „70 Jahre Porsche“ in den für jedermann zugänglichen Zelten dargestellt, auch Rennaction war angesagt. Jeden Tag, an diesem denkwürdigen Wochenende, fanden auch unzählige Rennen statt. Die Fahrzeuge teilte man in sechs verschiedene Gruppen ein, sorgfältig nach Jahrgängen. Da duellierten sich z. B. Porsche 917 gegen diverse 908 oder 906. Ein andermal waren es die 356er gegen Devin-Porsche und „Dreikantschaber“. Spannend waren auch die Duelle der 956/962 gegen 934/935. Einer schöner und lauter, als der andere.

Aber Porsche lebt nicht nur von der Tradition und den gewaltigen Rennerfolgen auf allen Rennstrecken dieser Welt, auch Novitäten gab es zu bewundern. Mark Webber enthüllte den Speedster Concept, ein Klassiker im neuen Gewand auf Basis des GT3. Porsche setzte nochmals einen drauf und lüftete ein bis zuletzt perfekt gehütetes Geheimnis, den neuen 935. Dieser brandneu entwickelte Rennwagen wird ab Juni 2019 77mal gebaut und steht interessierten Kunden für 701.948 Euro zur Verfügung. Wie kommt man nur auf diesen Preis, ich meine nicht die Höhe, sondern die Zahl als solches? Lösung: 70 Jahre und 1.948 in Anlehnung an das Gründungsjahr Porsches. Das 700 PS-Geschoss basiert auf dem 911 GT2 RS und erinnert an den legendären Moby Dick-Rennwagen. Technisch ist das neue Flaggschiff natürlich auf dem allerfeinsten, neuesten Stand. Bei Bedarf bitte unbedingt vorbestellen, wird ziemlich bald ausverkauft sein.

Es gab auch noch das „Projekt Gold“ zu bewundern. Hinter diesem Synonym verbirgt sich ein 911 Turbo des Typs 993, der 20 Jahre nach dem letzten Serienmodell aus Originalteilen völlig neu aufgebaut wurde. Ein luftgekühlter, ein klassischer Ferdinand also, mit dem Baujahr 2018! Das Einzelstück ist somit ein Neuwagen und ein Klassiker zugleich. Versteigert wurde das faszinierende Gerät am 27. Oktober bei RM Sotheby's in Atlanta. Der Erlös von 3.415.000 USD kommt der Ferry-Porsche-Stiftung zugute.

Nun genug geträumt, so eine eindrucksvolle Veranstaltung sieht man nicht alle Tage und wird es auch so schnell nicht wieder geben. Mein Tipp: Seht zu, dass ihr in drei Jahren beim Rennsport Reunion VII, irgendwo im amerikanischen Westen, live dabei seid!



Die Bilder auf der gegenüberliegenden Seite:

- 1 Chris MacAllisters Porsche 917 016.
- 2 Buntes Allerlei bei der „Werks Trophy“.
- 3 Dr. Wolfgang Porsche in der legendären Nr. 1.
- 4 George Follmer.
- 5 David Piper.
- 6 911 Eigenkonstruktion für die „Baja California“.
- 7 Brian Redman.
- 8 David Hobbs.
- 9 Ein 911 S, Baujahr 1967, am höchsten Punkt der Strecke.
- 10 Bruce Canepa seilt sich aus der „Corkscrew“ ab.
- 11 Teo Fabis Indy Rakete von 1990.



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11