



# Jackpot



**HIGHLIGHT: Porsche GT2 (993)**

In den 1990er-Jahren wurden etwa aus dem Ferrari F40 oder dem McLaren F1 Rennwagen, die auf ihren strassenzugelassenen Geschwistern basierten. Der Porsche GT2 ging so etwas wie den umgekehrten Weg.

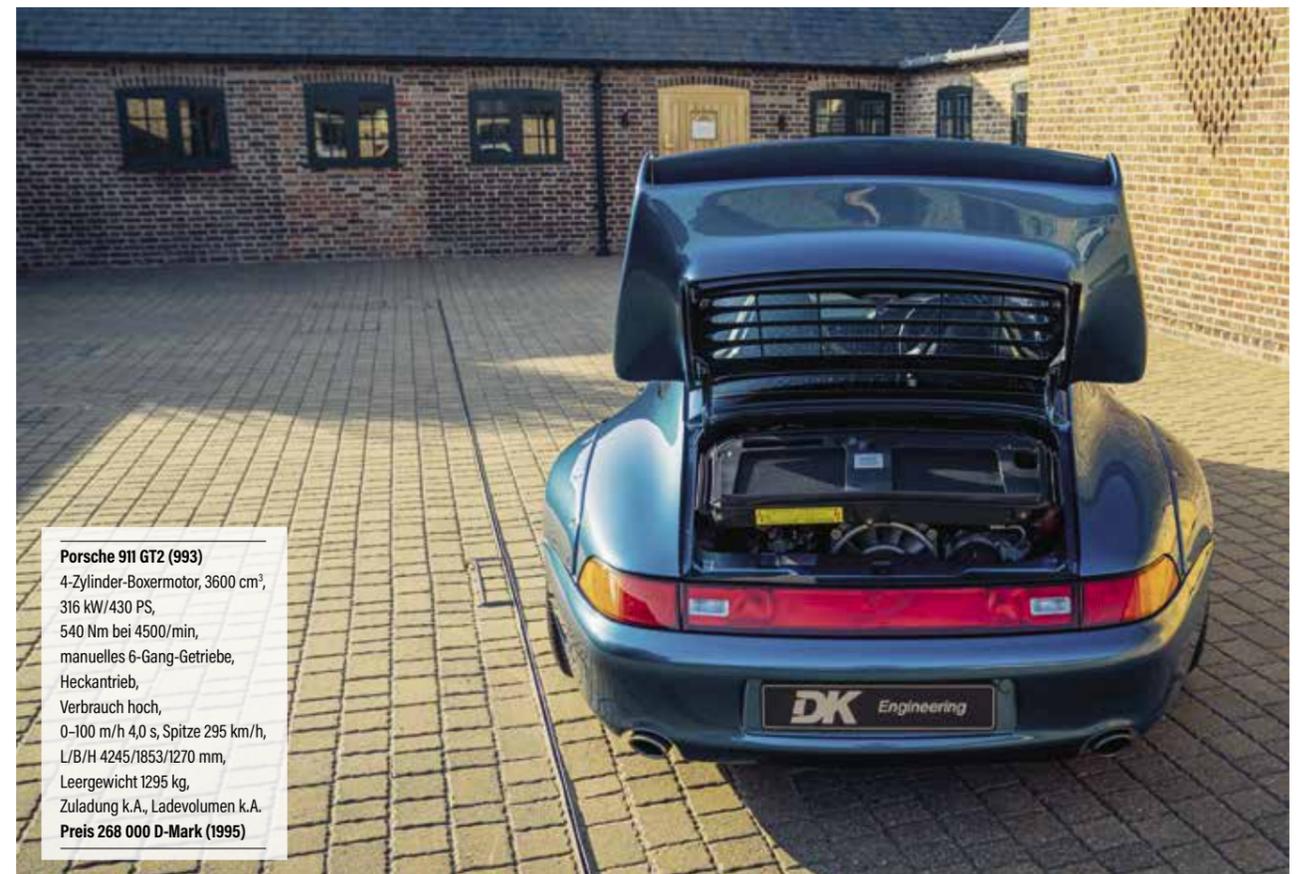
**F**rüher, da war das englische Pfund noch ein echtes Pfund. Als der damals 23-jährige Karl Crompton im Mai 1996 den Jackpot der englischen Lotto-Gesellschaft knackte, da waren seine 10 903 198 Pfund, die er abräumte, umgerechnet ziemlich genau 25 Millionen Franken wert. Karl, der damals 100 Pfund pro Woche verdiente, schenkte seinen Eltern eine Million und auch seinem Bruder. Er kaufte sich für 1,5 Millionen Pfund ein Haus, lud seine Freunde auf ein kleines Fest ein, das ihn 45 000 Pfund kostete, war gern gesehener Gast bei Boxkämpfen und an Formel-1-Rennen. Und irgendwann auch ein paar Monate im Knast, weil er, wahrscheinlich sanft angetrunken, einem anderen Gast in einer Bar ein Glas an den Kopf warf, das dort ziemlich hässliche Narben hinterliess.

#### Ferrari, BMW – und ein Porsche

Karl galt für eine kurze Zeit auch als einer der begehrtesten Jungesellen in England. Doch dann heiratete er seine Jugendfreundin Nicole – eine Krankenschwester. Das Paar hat zwei Söhne und ist unterdessen wieder getrennt. Damit nähern wir uns langsam dem Kern dieser Geschichte an, denn Karl hatte auch immer ein Faible für schnelle Autos. Es heisst, dass er kurz nach dem Lottogewinn 3,5 Millionen Pfund in schöne und schnelle Fahrzeuge verpulvert hat, Ferrari, BMW – und diesen ganz speziellen, absolut einmaligen Porsche.



**25 Jahre alt – und immer noch bestens im Schuss: Das liegt daran, dass dieser einzigartige GT2 nicht sehr viel bewegt wurde in seinem Leben.**



**Porsche 911 GT2 (993)**  
 4-Zylinder-Boxermotor, 3600 cm<sup>3</sup>,  
 316 kW/430 PS,  
 540 Nm bei 4500/min,  
 manuelles 6-Gang-Getriebe,  
 Heckantrieb,  
 Verbrauch hoch,  
 0–100 m/h 4,0 s, Spitze 295 km/h,  
 L/B/H 4245/1853/1270 mm,  
 Leergewicht 1295 kg,  
 Zuladung k.A., Ladevolumen k.A.  
**Preis 268 000 D-Mark (1995)**



Innen wurde der GT2 im Vergleich zum Turbo noch einmal deutlich erleichtert.



Dafür müssen wir jetzt ein bisschen ausholen. Im September 1992 hatte Wendelin Wiedeking bei Porsche das Zepter übernommen und den kriselnden Sportwagenhersteller rigoros umgebaut (s. Seite X, Interview Anton Hunger). Schon 1993 kam dann der Porsche 911 als 993 auf den Markt. Noch niemand ausserhalb der Entwicklungsabteilung von Porsche konnte damals wissen, dass dies der letzte luftgekühlte 911er sein würde. 1995 legten die Stuttgarter mit dem Turbo das Topmodell auf, das am grossen, feststehenden Heckflügel zu erkennen ist und erstmals mit zwei Turboladern die Konkurrenz verblüffte. 408 PS sowie Allradantrieb waren damals das Mass aller Dinge.

Doch Porsche hatte ein Problem. Schon 1993 war klar, dass die FIA die Reglemente ändern musste, die allradgetriebenen Porsche (961), Audi quattro, aber auch der Nissan Skyline fuhr ihre Gegner auf der Rennstrecke und den Rallyepisten in Grund und Boden. Es zeichnete sich bald ab, dass nur noch heckgetriebene Fahrzeuge in der GT-Klasse zugelassen sein würden. Es musste also ein neues Modell her – der GT2.

#### Absurde Preise

Die Absicht war klar: Man musste ein paar strassenzugelassene Fahrzeuge bauen, um die Homologation zu erreichen. Da aber Wendelin Wiedeking an der Spitze des Unternehmens

stand, musste das auch Geld abwerfen. Der 3,6-Liter-Twin-Turbo-Sechszylinder wurde auf 430 PS und ein maximales Drehmoment von 540 Nm bei 4500/min aufgeblasen – dies mit einem höheren Ladedruck. Der GT2 hatte dieselben Kotflügel wie der Carrera RS und verfügte zudem über abnehmbare sowie austauschbare Kotflügelverbreiterungen, um breitere Räder für den Renneinsatz montieren und Unfallschäden schneller beheben zu können. Der grosse Heckflügel sorgte für zusätzlichen Abtrieb, an den Seiten befanden sich Lufteinlässe für die bessere Kühlung des Motors. Um Gewicht zu sparen, wurden die Motorhaube und die Türen aus Aluminium gefertigt, die Seiten- und Heckscheiben waren dünner. Ausserdem verfügten die dreiteiligen Speedline-Leichtmetallfelgen über verstärkte, stahlgraue Magnesiumsterne. Und um den Luftwiderstand zu verringern, wurde die Karosserie im Vergleich zum 911 Turbo um 20 Millimeter abgesenkt. Auch innen wurde das Fahrzeug in Sachen Komfortausstattung deutlich leichter.

Der Preis war absurd: Ein strassentauglicher GT2 kostete 1995 stolze 268 000 D-Mark – und 1997 dann gar 278 875 D-Mark. Trotzdem konnten 172 von 194

1. Sparmodell: Eine schon immer gute Masche von Porsche. Es wird weniger eingebaut, aber das kostet dann mehr.
2. Zweisitzer: Als GT2 muss der 911 nicht auch noch diese Notsitze mit sich herumfahren.
3. Wie gewohnt: Der Drehzahlmesser steht im Zentrum. Der Doppelturbo dreht bis auf beachtliche 6500/min.
4. Joystick: Damals gab es eigentlich nur manuelle Getriebe. Und das ist auch heute noch ein Quell der Freude.

Karl Crompton fuhr diesen einmaligen GT2 nur selten. Aber er trug seine Designeranzüge auch nur einmal.



Exemplare (je nach Quelle) abgesetzt werden. Im Vergleich zur Rennversion, die auf 450 PS (später: 485 PS) kam und von der wahrscheinlich 78 Exemplare abgesetzt wurden, war das aber ein Schnäppchen: 506 000 D-Mark verlangte Zuffenhausen für das Renngerät. Doch die halbe Million lohnte sich. Die GT2 fuhren auf der Rundstrecke alles darnieder. Le Mans, Nürburgring, Spa — immer war ein GT2 in seiner Klasse vorne. Das übrigens auch mit Schweizer Beteiligung: Bruno Eichmann gewann 1996 auf einem GT2 seine Klasse in Le Mans und wurde 1997 Zweiter, selbstverständlich wieder auf einem GT2.

#### Turquoise Green Metallic

Doch kehren wir zurück zu Karl Crompton. Und betreiben ein bisschen Farbenlehre. Das serienmäßige Angebot an Lackierungen war relativ dünn. Arktis- oder Polarsilber war beliebt und selbstverständlich gab es Rot, Gelb, Weiss. Doch Karl hatte eine andere Idee. Er reiste nach Stuttgart und präsentierte seine eigenen Vorstellungen: Turquoise Green Metallic. Porsche hatte damals, im Gegensatz zu heute, noch nicht viel Erfahrung mit Sonderwünschen. Nur 25 GT2 der ersten Serie erhielten eine «Lackierung nach Mass» («Paint to Sample», PTS, heisst das im Fachjargon). Die meisten davon waren aber «alte» Farben, die Porsche sowieso im Angebot hatte. Weniger als ein halbes Dutzend der GT2 wurden in einer Farbe lackiert, die einem ausdrücklichen Kundenwunsch entsprach. Turquoise Green Metallic hatte es bei Porsche zwar vorher schon als Standardfarbe gegeben, doch der GT2 von Karl Crompton blieb für eine kleine Ewigkeit das einzige Modell in diesem Farbton. Er holte ihn persönlich im Werk ab.

1997 wurde das Fahrzeug in England zugelassen. Karl, der seine Designeranzüge meist nur einmal trug, bevor er sie verschenkte, fuhr ihn selten. So kamen bis 2020 nur 19 900 Meilen auf den Tacho. Böse englische Boulevardzungen behaupten, er habe den Porsche versteckt, als er sich 2020 von seiner Frau scheiden liess. Das können und wollen wir nicht überprüfen. Auf jeden Fall wurde dieser einzigartige GT2 kürzlich über DK Engineering an den bislang erst zweiten Besitzer verkauft.



#### Mit noch weniger Komfort

Die 24 Stunden von Le Mans 1995 waren ein eigenartiges Rennen. Es gab kaum Werksteams, die sich gemeldet hatten. Und es regnete so heftig wie wohl nie zuvor in der Sarthe. Überraschender Sieger wurde der McLaren F1 GTR von Dalmás/Sekiya/Lehto, dies aber nur, weil der Courage C34 (mit Porsche-Motor) von Wollek/Hélary/Andretti bei einem Unfall sechs Runden verloren hatte, von denen er fünf bis Rennende wieder aufholte. Die GT2 von Porsche waren 1995 noch nicht wirklich konkurrenzfähig. Die GT2-Klasse wurde in diesem Jahr von einem rein japanischen Team mit einem Honda NSX gewonnen. Das Fahrzeug, das wir hier zeigen und das erst kürzlich von DK Engineering verkauft wurde, schaffte es 1995 mit dem französischen Team van de Vyver/Ortion/Veroux aber immerhin auf den 16. Gesamtrang und den 5. Rang in der Klasse. Als Rennfahrzeug verfügten die GT2 damals über mindestens 450 PS und waren selbstverständlich noch einmal etwas leichter als die Strassen-Fahrzeuge.

#### Ein schwarzer Defender

Karl Crompton, so heisst es, ist heute 20 Millionen Pfund schwer. Nur ist das Pfund halt kein richtiges Pfund mehr. Umgerechnet sind das heute immer noch etwa 25 Millionen Franken. Vielleicht ist ihm nach der Scheidung auch nur die Hälfte geblieben, wir wollen es auch gar nicht wissen. Aber immerhin blieb Karl das Schicksal vieler Jackpot-Gewinner erspart, dass sie nach ein paar Jahren gar nichts mehr hatten, von der Sozialhilfe leben mussten, sich gar zu Tode sofften. Karl fährt heute einen schwarzen Land Rover Defender, selbstverständlich nicht das neue Modell — er hatte ja mit seinem einzigartigen GT2 schon bewiesen, dass er über einen ausgezeichneten Geschmack verfügt.

Text: Zaid Hamid/Peter Ruch