
Porsche Sound Nacht 2018: Sinfonie aus 82 Zylindern

Von Björn-Lars Blank

Der Klang von 70 Jahren Sportwagen-Geschichte: Bei der „Porsche Sound Nacht 2018“ ließ Porsche die Historie des Automobilherstellers aus Zuffenhausen auf sonore Art und Weise hochleben. Der runde Geburtstag der Sportwagen von Porsche, der gegenwärtig mit einer entsprechenden Ausstellung im Museum gewürdigt wird, war der rote Faden einer eindrucksvollen Veranstaltung. Die achte Edition der kultigen Soundnacht bot eingefleischten Porsche-Enthusiasten und Liebhabern von Motorensounds zusätzlich zur Akustik eine neue Optik. Vom Porsche-Museum, Schauplatz der vorangegangenen Soundnächte, zog man in die Porsche-Arena, einer Multifunktionshalle am Stuttgarter Neckarpark.

„Ich wusste gar nicht, dass Porsche eine Arena hat. Was Porsche haben möchte, bekommen sie halt auch“, kommentierte Rennfahrer-Legende Jacky Ickx die Wahl des Austragungsortes auf humorvolle Art. Statt 911 Zuschauer und Zuhörer, kamen so gut 3600 Fans in den Genuss der Motoren. Für Ickx war es eine Premiere bei der Soundnacht, und die charismatische Motorsport-Legende sollte noch eine der Hauptrollen am Abend spielen.

Vor dem Einlass entwickelte sich Ebene 0 des angrenzenden Parkhauses in Windeseile zum „Hotspot“. Hier wurden die Motorhauben geöffnet und die Motoren warmgelaufen. Der Hall im Parkhaus in Kombination mit den kraftvollen Motoren bot eine spektakuläre Klangkulisse, die dafür sorgte, dass Dutzende von Neugierigen herbei eilten, um von der Brüstung des Parkhauses hinab auf die Motorsportlegenden zu blicken – ihr Klang war unüberhörbar.

Das Innere der Arena war als kunstvolles Motodrom dargestellt. Hier gaben der Reihe nach 13 Porsche aus verschiedenen Zeiten und Rennsport-Epochen ihr Stelldichein. Auf einer kleinen Ehrenrunde durch das Motodrom gab es jeweils eine Kostprobe des satten Motorenklangs, ehe auf einer Bühne mit Drehscheibe die PS-Boliden ausführlich und mit prominenten Talk-Gästen vorgestellt wurden. Das Aufheulen und Wummern der Motoren durfte dabei nicht fehlen, schließlich bildete die unverkennbare Klangkulisse der Sportwagen das bestimmende Thema des Abends.

Der Auftakt gehörte dem Fahrzeug, mit dem für die Marke Porsche alles begann: der Roadster Nr. 1, der Porsche 356. Rallye-Legende Walter Röhrl fuhr den „Ur-Porsche“ mit seinen 35 PS höchstpersönlich auf die Bühne und bekannte, ob des Alters und der zeitlosen Schönheit: „Das Auto macht einen schon nervös.“ Die Nr. 1 mitsamt Vier-Zylinder-Boxermotor ist schließlich ein Einzelstück und der Grundstein für alle nachfolgenden Entwicklungen aus Stuttgart-Zuffenhausen. Die nächste Legende folgte zugleich. Der 804, Porsches einziger komplett allein entwickelter Formel-1-Wagen, ließ die Arena mit seinem offenen Motor erbeben. Dabei hat der Flitzer aus dem Jahr 1962 mit knapp 1,5 Litern Hubraum gar nicht so ein großes Antriebsaggregat. „Die Kleinen macht halt immer den meisten Lärm“, kommentierte der damalige Entwicklungschef Valentin Schäffer, der den 804 zusammen mit Porsche-Urgestein Herbert Linge präsentierte und die Lacher so auf seiner Seite hatte. Linge, der den 804 früher selbst pilotierte, setzte eine Pointe obendrauf: „Nach einer Stunde Fahrt mit dem 804 hat einem so der Kopf gebrummt, dass man beim Aussteigen nicht wusste, ist der Motor jetzt noch an oder aus.“

Porsches Engagement in der Formel 1 währte bekanntlich nicht lang, da sich der Autobauer auf GT- und seriennähere Rennwagen fokussierte. Für viele Motorsportfans einer der wohl schönsten Rennwagen ist der 917 – insbesondere in der markanten „Gulf“-

Lackierung in Hellblau und Orange. In der Kurzheckversion zeigte er sich und ließ die Herzen der Zuschauer und -hörer höher schlagen. Die damaligen Fahrer Richard Attwood und Hans Herrmann ließen bei dem Benzingsprach über den 917 keinen Zweifel aufkommen: das sei der schönste Rennwagen aller Zeiten. Nachfolgend gaben Porsches erster 911 mit Turbolader, der Carrera Turbo 2.1 aus dem Jahr 1974 und der „Moby Dick“ (935 / 78) dem Publikum ordentlich etwas auf die Ohren. Letzterer wurde von Jacky Ickx als „echte Rakete“ bezeichnet. Norbert Singer, als Ingenieur maßgeblich an dessen Entwicklung beteiligt, sekundierte: „Dies war das Basisauto für die nächsten zehn Jahre.“

Nicht die Basis, sondern in jeder Hinsicht außergewöhnlich, ist der 959 „Paris-Dakar“. Statt über Asphalt düste dieses Modell über Dünen und Wüstensand und gewann die legendäre Rallye Paris-Dakar. Ickx, dessen Tochter Vanina den 959er auf die Bühne fuhr, lieferte zusammen mit Rennleiter Peter Falk interessante Einblicke rund um die damalige Dakar.

„Wenn ich dieses Auto sehe, also etwas Geileres gibt es doch gar nicht“, so stellte Rennsport-Ass Hans-Joachim Stuck den Porsche 962 C (1987) vor. „Striezel“ zeigte zusammen mit Derek Bell wahre Entertainer-Künste und zog die 3600 Zuschauer in seinen Bann. Lauten Applaus und Gejohle gab es bei seiner süffisanten Feststellung: „Das war noch ein echtes Auto für Männer und der hatte nicht solche Playstation-Knöpfe, wie die ganzen Autos heute.“ Dass die anwesenden Fans in der Tat nicht genug von kernigem Motorenlärm bekommen konnten, musste auch das Organisationsteam der Soundnacht feststellen, als dies mehrfach gebeten wurde auf Musikeinspielungen bei Einfahrt der Boliden zu verzichten. Diesem Wunsch kam die engagierte Crew des Porsche-Museums gerne nach. So hatte der DJ unverhofft früher Feierabend, einzig die Motoren gaben den Ton an.

911er der 80er, 90er und 2000er gaben sich als GT- und Carrera-Cup-Versionen in der zweiten Hälfte des Abends sozusagen die Klinke in die Hand – eine Reihe, die sich großer Beliebtheit erfreut und bis zum aktuellen 911 RSR reicht. Regelrecht ins Schwärmen kam Rennpilot Stéphane Ortelli, als er den 911 GT1 aus dem Jahr 1998 vorstellte: „Ein tolles Auto, jeder will es!“ Mit dem GT3 RSR aus 2004 betrat der wohl größte „Krachmacher“ des Abends die Bühne. Der Sportwagen brüllte mit seinem Sechs-Zylinder-Boxer beeindruckend auf und ließ den langjährigen Werksfahrer Marc Lieb bekennen: „Bei dem braucht man definitiv gute Ohrstöpsel.“ Als letztes Fahrzeug rollte die „Neuzeit“ ein. Der Porsche 919 Hybrid, der 2017 den Titel-Hattrick beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans komplettierte, beeindruckte mit seinen kombinierten 900 PS. 500 Pferdestärken steuert der Vier-Zylinder V-Turbo bei, der hier auch allein für den Sound sorgte – und das alles andere als leise.

Zum große Finale gesellten sich seine zwölf Vorgänger dazu und ließen noch einmal die Motoren aufheulen. Ein spektakulärer Sound aus insgesamt 82 Zylindern, der für Klingeln in den Ohren und für Adrenalinschübe bei PS-Enthusiasten sorgte. Und ein Anblick und Gefühl, dass alle Anwesenden mit nach Hause nahmen und sich wohl ab sofort auf die neunte Ausgabe der Porsche-Soundnacht im kommenden Jahr freuen dürften.
(ampnet/blb)

Bilder zum Artikel



Porsche Sound Nacht 2018: Porsche 356 - der Roadster Nr.1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Sound Nacht 2018.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Sound Nacht 2018: Porsche 804 Formel 1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Sound Nacht 2018: Porsche 911 Carrera RSR Turbo 2.1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Sound Nacht 2018: Porsche 962 C.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Sound Nacht 2018.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Sound Nacht 2018.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



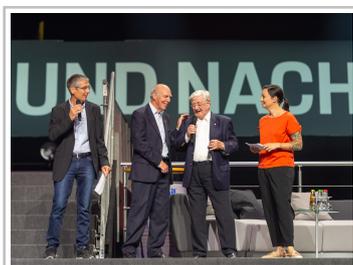
Porsche Sound Nacht 2018.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Sound Nacht 2018: Porsche 917 KH.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Sound Nacht 2018: Im "Benzingespräch": Moderator Walter Zipser, die Rennfahrer Richard Attwood und Hans Herrmann sowie Moderatorin Lina van de Mars (von links).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Porsche Sound Nacht 2018.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche