Auf den Spuren Moby Dicks: außergewöhnliches Flachbau-Werksunikat

14/08/2026 „Bitte noch mehr Performance und eine Flachbau-Optik, kombiniert mit einem Heckflügel à la 911 GT3 R rennsport." So lauteten die Vorgaben eines Porsche-Enthusiasten, der seinen neuwertigen 911 GT2 RS von Sonderwunsch in ein Werksunikat verwandeln ließ. In Zusammenarbeit mit Manthey entstand ein einzigartiges, straßenzugelassenes Sammlerstück. In Grandprixweiß lackiert und mit neu geformten Kotflügeln sowie einem markanten, U-förmigen Kontrastelement auf der Haube versehen, zitiert die Fahrzeugfront den legendären Le-Mans-Rennwagen 935/78, Spitzname „Moby Dick".

Flachbau-Karosserie und Sonderwunsch-Programm sind bei Porsche seit Jahrzehnten eng miteinander verbunden: In den 1980er-Jahren bot der Sportwagenhersteller für den 911 Turbo (Typ 930) eine spektakuläre Umbauvariante mit modifizierten Kotflügeln und Klappscheinwerfern an. Das Design orientierte sich am legendären Porsche 935, der über Jahre hinweg die Langstreckenrennen dominierte. Zwischen 1982 und 1989 wurden von dieser Umbauversion 948 Stück verkauft. Selbst wenn man

spätere Umrüstungen berücksichtigt, gehören Flachbau-Porsche bis heute zu den seltensten Varianten des 911.

Umso größer war die Neugier in der Sportwagen-Szene und der Medienwelt, als bekannt wurde, dass sich Porsche im Mai 2025 beim Europäischen Patentamt die Modellbezeichnungen „Flachbau" und „Flachbau RS" schützen ließ. Nun lüftet das Unternehmen das Geheimnis: Hintergrund war dieser aufwendige Umbau eines neuwertigen 911 GT2 RS (Typ 991.2) mit Weissach-Paket aus dem Baujahr 2018. Entstanden ist ein kompromissloses Sonderwunsch-Werksunikat mit Straßenzulassung, das die Idee des Flachbaus in die Gegenwart überträgt.

Knapp drei Jahre lang arbeitete ein interdisziplinäres Team an diesem Projekt, zusammengesetzt aus Experten von Sonderwunsch, Style Porsche, Entwicklungsingenieuren aus Weissach, dem Porsche Motorsport und von Manthey. „Der Umbau zu einem Flachbau-Modell erwies sich als sehr anspruchsvoll, auch wenn wir in Absprache mit dem Kunden den Antrieb unverändert ließen. Unser Anspruch war es, die ikonische Optik des 935 neu zu interpretieren, ohne Kompromisse bei Sicherheit, Technik oder Straßenzulassung einzugehen", erläutert Alexander Fabig, Leiter Produkt & Individualisierungsangebot bei Porsche. „Durch konsequenten Leichtbau wiegt das Einzelstück nun 31,6 Kilogramm weniger. Das klingt zunächst vielleicht unspektakulär, allerdings diente mit dem 911 GT2 RS mit Weissach-Paket bereits ein kompromisslos auf Leichtbau getrimmtes Sportmodell als Basis."

Verantwortlich für das Design dieses Sonderwunsch-Projekts war Grant Larson, der inzwischen in den Ruhestand gegangen ist. Seine Beteiligung war ein besonderer Glücksfall: Schließlich hatte er auch die moderne Interpretation des 935 entworfen, die Porsche 2018 anlässlich des 70. Jubiläums vorgestellt hat. „Der neue Flachbau RS ist eine moderne, stimmige Neuinterpretation des ikonischen 935 Moby Dick-Designs", sagt Larson. „Zentrales Element neben den flacheren Kotflügeln ist die Scheinwerfer-Kaskade mit ihren terrassenförmig angeordneten, sehr schmalen LED-Einheiten."

Auch das Farbkonzept spielt bewusst mit Tradition und Neuinterpretation: „Wir haben Grandprixweiß mit mattschwarz lackierten Partien beziehungsweise Flächen mit Sichtcarbon kombiniert", so Larson weiter. „Dadurch entsteht Spannung, und das U-förmige Kontrastelement an der Front greift ein Designmerkmal des 935/78 im Martini-Look, also des berühmten ‚Moby Dick', auf." Der besondere Weiß-Ton wurde für das Unikat eigens neu entwickelt. Als Referenz diente ein historischer 911 in Grandprixweiß aus der Sammlung der Porsche AG. An ihm maßen die Fachleute exakt den Farbton ein.

Puristisches Design: die Flachbau-Karosserie

Das Exterieur interpretiert die legendäre Flachbau-Form des 935 neu. Die Kotflügel haben nun eine flachere Form und tragen schlitzförmige Luftauslässe. Durch diese sogenannten „Louvres" werden die Radkästen entlüftet und der Staudruck abgebaut. Wegen der neuen Kontur der Kotflügel mussten auch der Deckel des Tankverschlusses sowie die dahinter liegende Kinematik geändert werden. Der vordere Stoßfänger wurde ebenso komplett neu gestaltet. Dezente schwarze Flaps von Manthey unterstreichen

die aerodynamische Performance der Frontpartie.

Anstelle der runden Serien-Scheinwerfer kommt ein ausgeklügeltes Lichtsystem zum Einsatz: Die drei LED-Elemente für Fern-, Abblend- und Tagfahrlicht sind terrassenförmig übereinander angeordnet. Die einzelnen Lichteinheiten sind sehr flach: So messen Abblend- und Fernlicht nur jeweils knapp vier Zentimeter in der Höhe, und das Tagfahrlicht ist mit weniger als zwei Zentimetern noch filigraner ausgeführt.

Lackiert ist das Unikat in Grandprixweiß, einem traditionsreichen, 1974 beim 911 eingeführten Porsche-Farbton. Kontrastierende Elemente in Schwarz setzen markante Akzente zur Außenlackierung. Besonders auffällig sind die gegenüber dem Serien-GT2 RS invertierten Streifen auf Fronthaube und Dach: Der Mittelstreifen sowie das U-förmige Kontrastelement bestehen aus schwarzem Sichtcarbon, umgeben von Grandprixweiß. Die Aerodiscs an den Hinterrädern greifen erneut Grandprixweiß auf, während die Bremssättel in tiefem Schwarz glänzen und das sportliche Gesamtbild abrunden.

Der Frontsplitter verbessert im Zusammenspiel mit der Unterbodenstruktur des Manthey Kits inklusive hinterem Diffusor die Aerodynamik und sorgt für kompromisslose Performance. Die CfK-Aerodiscs an den Hinterrädern verringern den Luftwiderstand. Der neue Heckflügel mit S-förmiger Anbindung ans Fahrzeug wurde vom entsprechenden Bauteil des 911 GT3 R Rennsport (Typ 992) inspiriert, ist hier aber etwa fünf Zentimeter höher ausgeführt.

Für unterschiedlich starken Abtrieb je nach Streckenprofil kann er manuell in drei Stellungen fixiert werden. In den Einstellungen „High Downforce“ beziehungsweise „Low Downforce“ liegt der Abtrieb auf der Hinterachse im Vergleich zu einem 911 GT2 RS mit Manthey Kit und entsprechender Flügel-Stellung um zwei beziehungsweise drei Prozent höher. Bei der Höchstgeschwindigkeit von 340 km/h und im Setup „High Downforce“ produziert der Flachbau RS exakt 554 Kilogramm Abtrieb auf der Hinterachse. Die Flügeleinstellung sowie die zugehörige Kennzeichnung der Position sind patentrechtlich geschützt.

Spartanische Perfektion: der Innenraum

Rotes Alcantara, schwarzes Leder sowie Sichtcarbon prägten vor dem Umbau den Innenraum. Im vorderen Bereich bis zu den Sitzen blieb das sportlich-hochwertige Ambiente erhalten, während der Bereich dahinter, einem Rennwagen gleich, konsequent ausgeräumt wurde.

Dem radikalen Leichtbau fielen zahlreiche Komfortelemente zum Opfer: Das Porsche Communication Management (PCM) wurde entfernt und durch ein mit Leder bezogenes Staufach ersetzt. Auch sämtliche Komponenten des Audiosystems wurden demontiert. Geräuschdämmende Verkleidungen sowie Bodenbeläge in Innen- und Kofferraum mussten aus Gewichtsgründen ebenfalls weitgehend weichen.

Stattdessen präsentieren sich viele Teile jetzt in einer rennwagentypischen, spartanischen

Metalloberfläche in Grandprixweiß. Ausgewählte Flächen wie die Verlängerung der Armauflage sind mit Carbon-Zierteilen verkleidet. Der neu verlegte Kabelstrang bleibt bewusst sichtbar und ist lediglich durch Ummantelungen geschützt. Aus Gewichtsgründen wurde er zudem um einzelne Leitungen reduziert.

Auf den Kopfstützen der aus Carbon gefertigten Vollschalensitze ist „Flachbau RS" eingestickt, dahinter ist die stilisierte Strecke der Nordschleife zu erkennen. Auf der Beifahrerseite ziert die Armaturentafel eine goldfarbene Plakette mit dem Sonderwunsch-Schriftzug und der auf einer Platte eingravierten Information „Factory One-Off 2026 | Flachbau RS".

Die herkömmlichen Halterungen in der Karosserie für Komponenten wie Warndreieck oder Abschleppöse wurden entfernt. Diese für den Straßenverkehr vorgeschriebenen Elemente sind nun in einer praktischen „Emergency-Box" untergebracht. Soll der Flachbau RS auf einer Rennstrecke mit möglichst wenig Gewicht bewegt werden, lässt sich die Box mit einem Handgriff aus dem Fahrzeug nehmen.

Erprobung in Weissach und auf der Nordschleife

Nach der grundsätzlichen Design-Entscheidung fand zunächst eine umfangreiche digitale Absicherung statt. Dazu gehörten vereinfachte Crashsimulationen und -analysen, mit denen die Airbag-Auslösung validiert wurde. Ergänzend wurden detaillierte Strukturanalysen durchgeführt, insbesondere im Hinblick auf die Belastungen des großen Heckflügels. Abschließend erfolgten aerodynamische Berechnungen mittels Computational Fluid Dynamics (CFD), um das Gesamtkonzept weiter zu optimieren. Erst nachdem diese virtuellen Tests bestanden waren, fiel der Startschuss für den Bau neuer Werkzeuge zur Herstellung der geänderten Komponenten.

Danach erfolgte die technische Absicherung einzelner Komponenten. Der neue Heckflügel wurde auf einem Hydropulser-Prüfstand extremen Erschütterungen ausgesetzt, wie sie in verminderter Stärke auch im Straßenbetrieb auftreten. Zusätzlich überprüften die Fachleute seine statische Belastbarkeit mit Sandsäcken.

Insgesamt drei Versuchsträger wurden aufgebaut, um weitere Absicherungen in Prüf-einrichtungen wie Licht- und Windkanal sowie im Fahrversuch vorzunehmen. Zahlreiche Erprobungsfahrten auf dem Flugplatz Mendig, allein 50 Runden auf der Nürburgring-Nordschleife sowie Dauerlauf-Tests in Weissach summierten sich auf eine Beanspruchung, die für den Heckflügel einer Belastung von rund 150.000 Kilometern in Kundenhand entspricht.

„Auf der Nordschleife wird unmittelbar klar, wie sauber ein Aerodynamik-Konzept funktioniert", sagt Porsche-Testfahrer Lars Kern, der mit dem Sportwagen auf dem Nürburgring unterwegs war. „Der Flachbau RS bleibt auch bei sehr hohen Geschwindigkeiten extrem stabil und präzise. Genau diese Rückmeldung braucht es, um ein so radikal verändertes Karosseriekonzept abzusichern."

Selbst erfahrene Erlkönig-Jäger und Motorsportfans zeigten sich beeindruckt: Als ein getarnter Flachbau-Erprobungsträger auf dem Nürburgring seine Runden drehte, erreichten entsprechende Videos auf sozialen Medien innerhalb weniger Stunden mehr als 100.000 Aufrufe.

Über den Porsche 935

Entstanden auf Basis des 911 Turbo mit der internen Typbezeichnung 930, sorgte der 935 ab 1976 auf Rennstrecken für Furore. Vier Mal in Folge gewann Porsche damit die Markenweltmeisterschaft. Er dominierte mehrmals die 12-Stunden von Sebring und auch das 24-Stunden-Rennen von Daytona. In Le Mans ging er als Klassensieger hervor. Nur wenige andere seriennahe Rennwagen haben so viele Erfolge eingefahren. Vornehmlich seine langgezogene aerodynamische Form brachte dem Le-Mans-Rennwagen 935/78 den Kosenamen „Moby Dick" ein.

Im Rahmen der Rennsport Reunion hat Porsche 2018 eine moderne Interpretation des 935 vorgestellt. Zum Jubiläum „70 Jahre Porsche-Sportwagen" entstand ein 700 PS starker Clubsport-Rennwagen in einer Kleinserie von 77 Stück.

Über Manthey

Manthey ist Spezialist für Porsche GT-Modelle und zählt seit 30 Jahren zu den weltweit führenden Porsche-Rennteams. Das Unternehmen mit Sitz in Meuspath am Nürburgring beschäftigt über 350 Mitarbeiter und wird von den Brüdern Martin und Nicolas Raeder geführt.

Manthey kann eine beeindruckende Erfolgsbilanz vorweisen: Zu den größten Motorsporterfolgen zählen sieben Gesamtsiege beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring, sechs Klassensiege bei den 24 Stunden von Le Mans, acht Weltmeistertitel in der FIA WEC Langstreckenmeisterschaft sowie der Gewinn der Team- und Fahrerwertung in der DTM 2023 und 2025.

MEDIA ENQUIRIES

Sandro Kälin

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 16
sandro.kaelin@porsche.ch

Siraya Schäfer

Press and Public Relations Specialist, Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 47
siraya.schaefer@porsche.ch

Consumption data

911 GT2 RS
Fuel consumption / Emissions

WLTP*

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/de_CH/2026/produkte/porsche-sonderwunsch-911-GT2-RS-flachbau-43052.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/61bf336e-1ba9-4121-af19-9efbcd4ce5e4.zip

External Links
https://newsroom.porsche.com/de/produkte/porsche-individualisierung.html
https://newsletter.newsroom.porsche.com/prod/pag/NewsletterNewsroom.nsf/NewsletterActions?ReadForm&action=subscribe&language=PCH-de

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart