

CHAUD COUTURE

ODER SCHÖNER DURCH DIE ‚MAUSEFALLE‘



Beim Gesellschafter-Fahrtag auf dem Bilster Berg zeigte sich kürzlich ein außergewöhnlicher Porsche 911 GT3 RS (Typ 991) der ersten, überaus beliebten Serie. In ‚Acidgreen‘ gehalten, war die Sportversion mit 500 PS und Siebengang-PDK ein Blickfang. Kurze Zeit später, inzwischen mit Sponsoren-Aufklebern versehen, tauchte ein- und dasselbe Coupé aus dem Rennstall von AP Car Design beim Porsche Sports Cup auf. Carsten Krome über ein auffallend wandlungsfähiges ‚Projektfahrzeug light‘, bei dem Geschwindigkeit in vielerlei Hinsicht die Hauptrolle spielt.

2016er Porsche 911 GT3 RS (Typ 991) APC ‚Acidgreen‘



◀ **Schöner stillgestanden:** vorn Sechskolben-Aluminium-Monobloc-Bremssättel, gelochte und innenbelüftete Brems-scheiben mit 380 Millimetern Durchmesser und 34 Millimetern Dicke

Foliert, nicht neu lackiert: AP Car Design setzte die Idee der Umgestaltung in ‚Acidgreen‘ konsequent um, für den Porsche Sports Cup kamen zusätzlich noch diverse Sponsoren-Aufkleber dazu

4,2 Kilometer Streckenlänge, 19 Kurven, 26 Prozent Gefälle – die Topographie des Bilster Berges ist für einen Ausnahmesportler wie den Porsche 911 GT3 RS wie geschaffen. Zu den Schlüsselstellen zählt die ‚Mausefalle‘ mit einer Kompression, deren G-Kräfte an die ‚Fuchsröhre‘

der Nürburgring-Nordschleife erinnern. Da verwundert es kaum, dass Porsche die Privatrennstrecke bei Bad Driburg einst auserkor, um das 500 PS leistende Breitensport-Modell den ersten Testfahrten außerhalb des Weissacher Entwicklungszentrums zu unterziehen. Die ausnehmend anspruchsvolle Pilgerstätte der PS-Hung-

rigen, einst unter Beteiligung von Walter Röhrl entworfen, offenbart selbst kleinste Schwächen an edlen Automobilen wie dem ausschließlich PDK-geschalteten GT3 RS (Typ 991) der ersten Serie. Immerhin 181.690 Euro hat der Grundpreis ab Werk betragen. Aufgrund seiner Straßenzulassung bietet das 310 km/h schnelle Vierliter-

Coupé mit seinem übergroßen Heckflügel eine Alternative zum 911 GT3 Cup und ist entsprechend beliebt. Im Porsche Sports Cup sowie bei den stark frequentierten Trackdays setzt sich der Leichtbau-Elfer als Sportgerät für Gutbetuchte mehr und mehr durch. Das führte zwangsläufig zu unüber-

sehbarer Uniformität in der Liga der Exklusiven – für kritische Zeitgenossen ein Dilemma: Wie sollen sie sich von den anderen unterscheiden? Klassisches Tuning kommt in diesen Kreisen schon lange nicht mehr vor. Der technische Reifegrad heutiger Kleinserien-Sportler von Porsche lässt keinen Raum mehr für sinnvolle ‚Verbesserungen‘. Das weiß man, und daran gibt es nichts zu rütteln. Es Stimmt schon: Wer am Porsche Sports Cup teilnehmen möchte, kann Justierungen vornehmen, sein Fahrwerk genau einstellen lassen, mit Sturz, Spur, Höhenstand und dem Luftdruck der Michelin-Sportreifen arbeiten. Ein Rennfahrer im Porsche Carrera Cup geht kaum anders vor. Wettbewerbsvorteile schafft nur

ein regelmäßiges Training – man muss fahren, fahren, und nochmals fahren, um wirklich schnell zu sein. Dazu erscheint der Bilster Berg wie geschaffen: kein Schauplatz öffentlicher, konventioneller Rennen – noch nicht –, statt dessen eine diskrete Sportstätte von höchster Attraktivität. Wer zum erlesenen Kreis der Gesellschafter zählt, trifft sich in den Sommermonaten alle vier Wochen zu einem gemeinsamen Fahrtag mit erstklassiger Bewirtung und Zeitmessung. Anerkannte Vollprofis wie Thomas Nater von AP Car Design oder Altfried Heger, der organisatorische Kopf des Porsche Sports Cups, sind an den Gesellschafter-Fahrtagen mit ihren Kunden vor Ort. Sie bieten Coachings an, Einzeltrainings und

im Fall von Thomas Nater sicher auch technische Unterstützung. Das kann zum Beispiel Leichtbau-Konzepte umfassen, die nicht in das Regelwerk einer Rennserie wie dem Porsche Sports Cup passen. Erlaubt ist dort oben am Biester Berg, was gefällt, und da kann es passieren, dass von den 1.420 Kilogramm, die ein GT3 RS von Hause aus auf die Waage bringt, noch so einiges an Gewicht heruntergeschraubt wird. Zum Vergleich: Die Cup-Ausführung desselben Porsche-Modells (991 Mk1) kommt mit 1.175 Kilogramm deutlich leichtfüßiger daher, manche Erkenntnisse und Komponenten lassen sich übertragen. Zu den automobilen Spezialitäten, die solch ein Gesellschafter-Fahrtag zu bieten hat, zählt

denn auch ein ganz erheblich gewichtsoptimierter GT3 RS eines passionierten Sportfahrers aus dem Sauerland.

Für das Pendant in der Sonderfarbe ‚Acidgreen‘ gilt das nicht: Dieser GT3 RS – ebenfalls von AP Car Design in Göttingen vorbereitet – ist ein Multitasking-Genius. Einerseits sind Einsätze bei den Gesellschafter-Fahrtagen am Bilster Berg möglich, andererseits wird dieses Exemplar von einem festen Kunden im Porsche Sports Cup gefahren. Jedwedes Abweichen vom bewusst seriennah gehaltenen Technik-Stand schließt solche Mehrfachnutzung aus. Es bleibt bei den 500 PS, die der 3.996 ccm große Sechszylinder-Boxermotor mit Direkteinspritzung

Geboren, um Fahrspaß zu generieren. Aus dieser Perspektive besonders deutlich zu erkennen: die tiefe Sicke im Leichtbau-Kofferraumdeckel aus Kohlefaser-verstärktem Kunststoff (CfK)

Farbharmonie: Einen GT3 RS in ‚Acidgreen‘ hat Porsche zumindest in der ersten, größer als erwartet ausgefallenen Serie nicht produziert. Die Modifarben hießen ‚Lavaorange‘ und ‚Ultraviolett‘

Ein attraktiver Beitrag zur Lackkonservierung: Für Thomas Nater ist die Design-Folierung in ‚Acidgreen‘ nicht zuletzt eine Maßnahme, um den Originallack vor Steinschlägen zu schützen



Abschleppen? Nicht erwünscht, allerdings muss im Falle eines Falles alles ganz schnell gehen: rot eloxierte Abschleppöse, bei Motorsport-Events wie dem Porsche Sports Cup vorgeschrieben

freisetzt, und es bleibt zwangsläufig auch bei den 1.420 Kilogramm, die der GT3 RS wiegt. Sogar die grundsätzlich für die Straße zugelassenen, mega-breiten Michelin-Sportreifen – an der angetriebenen Hinterachse sogar in 325/30 ZR 21 – müssen im Porsche Sports Cup verwendet werden. Auf diese Weise sollen die Kosten überschaubar gehalten werden. Altfried Heger, wie Thomas Nater am Bilster Berg zugegen, erläutert die recht eigenwillige Philosophie: ‚Im Porsche Sports Cup holen wir die Porsche-Enthusiasten ab, denen es um die reine Fahrfreude geht, um ein Motorsport-Erlebnis mit Seele und mit Bodenhaftung. Die heutigen Sportreifen von Michelin sind so gut, dass man bedenkenlos eine Rennstrecke mit ihnen fahren kann. Natürlich ist es wichtig, von kompetenter Seite betreut zu werden, um mit dem richtigen Luftdruck und mit den richtigen Einstellwerten Spaß zu haben.‘ Thomas Nater, dessen Team AP Car Design seit 2013 Jahr für Jahr den Meister im Sports Cup stellt, pflichtet Altfried Heger bei: ‚Es ist als Kunde heute entscheidend, eine erfahrene Mannschaft hinter sich zu wissen. Wer gewinnen will, kommt früher oder später dahinter, dass es zum Beispiel eine Rolle spielt, mit wie-

viel Kraftstoff im Tank welcher Fahrer in ein Qualifying geht, wobei der jeweilige Verbrauch von der jeweiligen Fahrweise abhängt und einer genauen Dokumentation bedarf. Wer nicht akribisch Daten sammelt, gewinnt auch im Sports Cup keine Rennen – das ist es am Ende, was unsere Teamleistung ausmacht, nicht die Suche nach versteckten PS, die ohnehin von einem streng überwachten Reglement ausgeschlossen wird und nicht dem Geist der Serie entspricht.“ Auf dem Bilster Berg schwillt nach einer ausgedehnten Mittagspause im Streckenrestaurant allmählich das Motorengeräusch wieder an. Viele Fahrer verabreden sich, um miteinander die 4,2 Kilometer in Angriff zu nehmen – wenigstens so lange, bis sie sich unterwegs aus den Augen verlieren. Das schnelle Fahren ‚unter Zug‘ durch die eng aneinander gefügten Kurvenradien, das körperlich sehr anstrengend ist und am Lenkrad den ganzen Mann fordert, führt schnell zu Abrissen in den einzelnen Fahrgemeinschaften. Natürlich gibt es auch materielle Unterschiede. Da mischen sich neuartige KTM X-Bow mit seltsam geformten Haubendächern unter die Phalanx der klassischen Sportwagenmarken, da brummen VW Golf TCR heutiger Machart im Windschatten der Edlen und Schönen einher. Wer eine Rundenzeit unter einer Minute und 50 Sekunden in den Asphalt brennt, ist schon einmal der König. Thomas

es: hart anbremsen und einlenken in den Rechtsknick nach Start und Ziel, wo die ganz Abgezockten die vierte Welle gesteckt lassen. Das freilich ist mit Überwindung und dem Vertrauen auf den überbreiten Heckflügel des GT3 RS verbunden, der mit 120 Kilogramm nach unten drückt. Im Carrera Cup wird ein steilerer Anstellwinkel des ähnlich konturierten Hauptflügelblattes gefahren, der aerodynamisch erzeugte Anpressdruck steigt um weitere 20 Kilo.

Und erst die ‚Mausefalle‘, die Schlüsselstelle am Bilster Berg: Von oben kommend, fällt man scheinbar hinab in eine nach unten abbrechende Linksbiegung, deren Gegensteigung ein ähnlich flauendes Gefühl in der Magenenge hinterlässt wie die rasante Auffahrt von der ‚Fuchsröhre‘ in den ‚Adenauer Forst‘. Der Druck auf der kurvenäußeren, der rechten Fahrzeugseite, ist nicht zu verachten, und nun wird auch klar, warum der GT3 RS hinten auf 21-Zoll-Rädern rollt. Die Reifenflanken sind so flach, dass sie nicht walken können. Als Thomas Nater nach ein paar Runden wieder aussteigt, wirkt er gelöst. ‚Ja, das hat was!‘, bestätigt er, ‚früher habe ich noch aktiv am Porsche Sports Cup teilgenommen. Inzwischen geht es nicht mehr, denn ich will ja meinen Kunden und Freunden gerecht werden.‘ Auf die Frage eines Umstehenden, wieso er einen Neuwagen umlackiert hätte in diesen grellen Grünton, muss er von Herzen lachen: ‚Der ist nicht lackiert, der ist foliert – einschließlich des Käfigs! Eigentlich sehe ich das ja als Kompliment, als eine Bestätigung. Klar – hier geht es um Individualität, um den feinen Unterschied zu anderen, gängigeren Farben wie ‚Lavaorange‘ oder ‚Ultraviolett‘. Die Bremssättel haben wir gleich mitbehandelt, damit alles zueinander passt.‘ Wenn die Saison zuende sei und erste Steinschläge vorlägen, könne immer noch über einen Teilersatz der Folie oder einen kompletten Farbwechsel zum Sportjahr 2018 hin entschieden werden. ‚In jedem Fall‘, findet Thomas Nater, ‚schont eine Folierung den Originallack.‘ Das war schon 2004 so, als er einen steingrauen GT3 der Generation 996 in eine blau-weiße Nachfertigung des damals neu eingeführten GT3 RS verwandelte und eine große Aufmerksamkeit erntete. Mit ‚Acidgreen‘ ist ihm ein ähnliches Echo sicher – und gewiss auch der eine oder andere (medial bekannte) Nachahmer. Er nimmt’s als Anerkennung, denn er weiß: Wer schöner durch die ‚Mausefalle‘ pfeilt, der findet auch mehr Erfüllung bei seinem Hobby. Am Bilster Berg, wo es kameradschaftlich zugeht, und anderswo. Fazit: ‚Chaud Couture‘ wie die des Thomas Nater kann so schön sein, denn sie muss nicht immer nach Parfüm duften – Öl, Gummi und Schweiß tun es auch, zumindest unter echten Petrolheads!

werk1 #23 words: Carsten Krome
werk1 #23 images: Carsten Krome

Großer, freistehender Heckflügel in den Ausmaßen des Cup-Carrera: Auf dem Bilster Berg mit seinen anspruchsvollen Kurvenkombinationen ein wichtiger Beitrag zum Wohlbefinden – auch am Limit

Nater (50) schafft das trotz leidlich auskuriertes Fußverletzung. Nach der Mittagszeit setzt er sich in den giftgrünen GT3 RS, zieht an den Schaltwippen des Siebengang-PDK-Getriebes und gönnt sich ein paar schnelle Runden. Eingangs der Zielgeraden zieht er eine saubere Diagonale vom rechten zum linken Streckenrand, den er genau unterhalb der Fußgängerbrücke erreicht. Diese verbindet beide Teile des Fahrerlagers miteinander. Schon heißt



werk1
big.data

Fahrzeugtyp

Porsche 911 GT3 RS

((Typ 991; Stand: Februar 2015))

Exterieur: zweitüriges, zweiseitiges, geschlossenes Coupé mit breiter 911 GT3 RS Karosserie (vorn ca. 50 mm und hinten ca. 30 mm breiter als der 911 GT3); intelligenter Leichtbau in Aluminium-Stahl-Verbund- Bauweise; Türen sowie Umfänge des Rohbaus aus Aluminium; Fond- Seitenteile mit integrierten Luftansaug-Öffnungen; Leichtbau-Kotflügel mit Radhaus-Entlüftungen und Lamellen (Louvers) aus Kunststoff in Schwarz; Leichtbau-Kofferraumdeckel aus Kohlefaser-verstärktem Kunststoff (CfK) in Wagenfarbe, Deckelform konturiert (mit Sicke); Bi-Xenon-Hauptscheinwerfer inklusive dynamischer Leuchtweiten- Regulierung und Scheinwerfer-Reinigungsanlage; Bugverkleidung mit integrierten Kühlluft-Öffnungen und titanfarbenen Gittern; Spoilerlippe in Schwarz; Abluft-Öffnung vor dem Kofferraumdeckel; Leichtbau-Dach aus Magnesium, Dachform konturiert (mit Sicke); elektrisch verstell- und beheizbare ‚SportDesign‘-Außenspiegel auf der Türbrüstung, auf der Fahrerseite asphärisch; Seitenschweller-Blenden in Schwarz, mit Anspoilerung vor den Hinterrädern; Leichtbau-Heckdeckel aus Kohlefaser-verstärktem Kunststoff (CfK) in Wagenfarbe, mit Kühlluft- Öffnungen; Flügel-Hochsteller aus geschmiedetem Aluminium in Schwarz und feststehendem Heckflügel-Hauptblatt aus Kohlefaser-verstärktem Kunststoff (CfK) in Wagenfarbe; Unterbodenverkleidung mit Heckdiffusor; Rückleuchten mit Rückfahrlicht, Schlusslicht, Bremslicht, Nebelschlusslicht, Blinkern sowie dritter Bremsleuchte und Nummernschild-Beleuchtung in LED-Technik; Rückstrahler in die Heckverkleidung integriert; Heckverkleidung mit Abluft-Öffnungen und titanfarbenen Gittern; Heckverkleidung mit ‚GT3 RS‘-Schriftzug in Schwarz

Motor: wassergekühlter Sechszylinder-Boxermotor; Motorblock und Zylinderköpfe aus Aluminium; vier obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, variable Steuerzeiten (VarioCam); hydraulischer Ventilspielausgleich; Benzin-Direkteinspritzung; jeweils ein Dreiwege- Katalysator pro Zylinderreihe mit je zwei Lambdasonden; elektronische Zündung mit ruhender Zündverteilung (sechs aktive Zündmodule)

Bohrung: 102,0 mm

Hub: 81,5 mm

Hubraum: 3.996 cm³

Verdichtung: 12,9 : 1

Motorleistung: 500 PS (368 kW) bei 8.250/min

maximales Drehmoment: 460 Nm bei 6.250/min

maximale Drehzahl: 8.800/min

Kraftübertragung: Motor und Getriebe zu einer Antriebs-einheit verschraubt; Siebengang-Doppelkupplungs-Getriebe (PDK) mit geregelter Hinterachs-Quersperre und PTV Plus

Radaufhängungen: vorn Federbeinachse (McPherson, Porsche- optimiert) mit einzeln an Querlenkern, Längslenkern und Federbeinen aufgehängten Rädern; zylindrische Schraubenfedern mit innenliegenden Schwingungsdämpfern; elektromechanische Servolenkung; hinten Mehrlenkerachse mit einzeln an jeweils fünf Lenkern geführten Rädern; zylindrische Schraubenfedern mit koaxialen, innenliegenden Schwingungsdämpfern; aktive Hinterachsenlenkung; Porsche Active Suspension Management (PASM) mit elektronisch geregelten Schwingungsdämpfern; zwei manuell anwählbare Kennfelder

Bremsen: Zweikreis-System mit achsweiser Aufteilung; vorn Sechskolben-Aluminium-Monobloc-Bremssättel, gelochte und innenbelüftete Bremsscheiben mit 380 mm Durchmesser und 34 mm Dicke; hinten Vierkolben-Aluminium-Monobloc-Bremssättel, gelochte und innenbelüftete Bremsscheiben mit 380 mm Durchmesser und 30 mm Dicke; Porsche Stability Management (PSM)

Räder: vorn 9,5J x 20; hinten 12,5J x 21

Reifen: vorn 265/35 ZR 20; hinten 325/30 ZR 21

Leergewicht (DIN): 1.420 kg

Tankinhalt: 64 l (optional: 90 l)

Höchstgeschwindigkeit: 310 km/h

Beschleunigung (0–100 km/h): 3,3 sec.