

75 öS • sfr 10 • 40 FF
1150 ptas • 15000 Lire

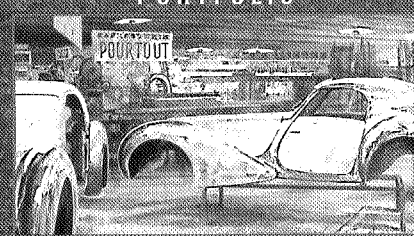
AUTO

F O C U S

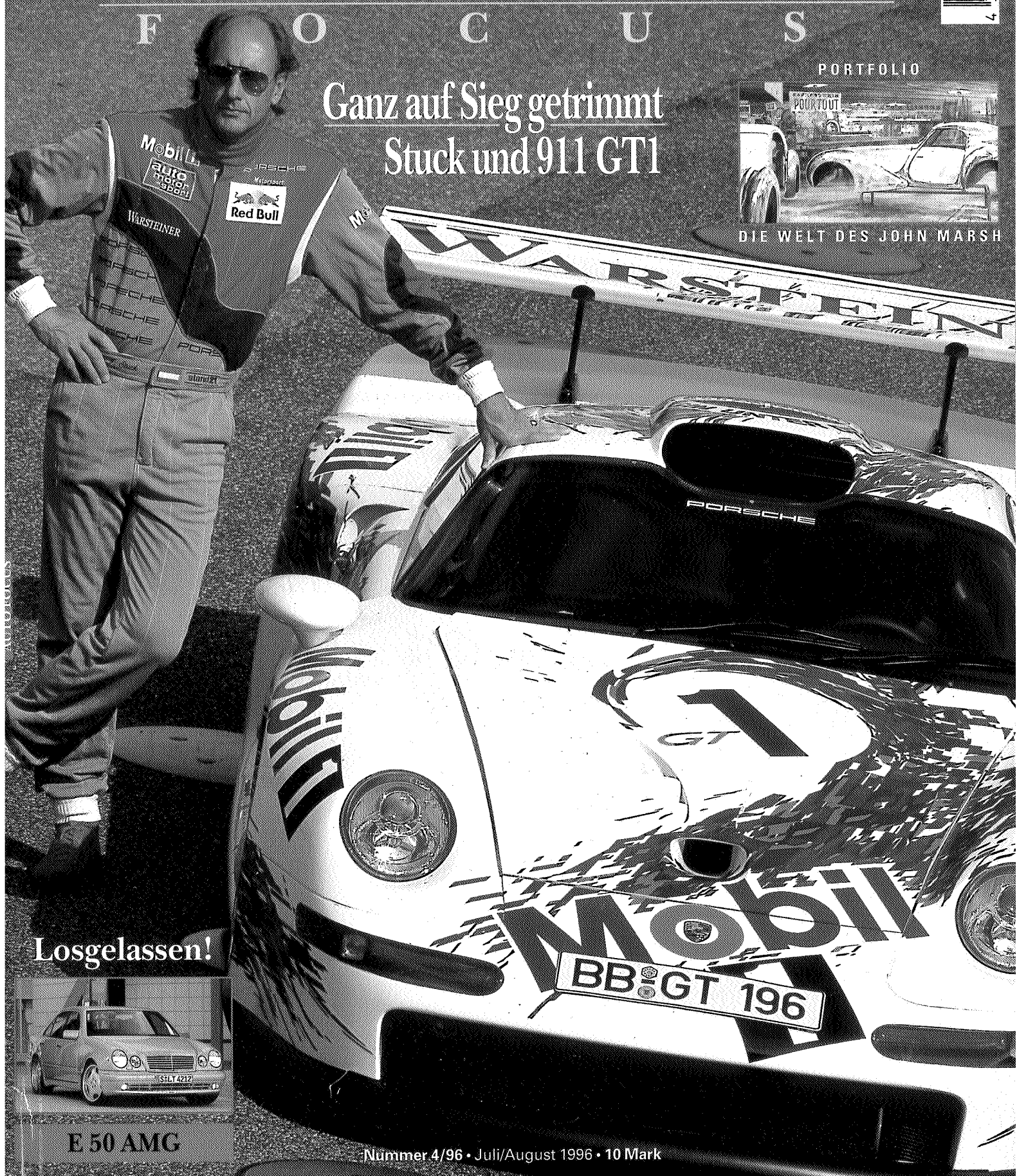


Ganz auf Sieg getrimmt Stuck und 911 GT1

PORTFOLIO



DIE WELT DES JOHN MARSH



Losgelassen!



E 50 AMG



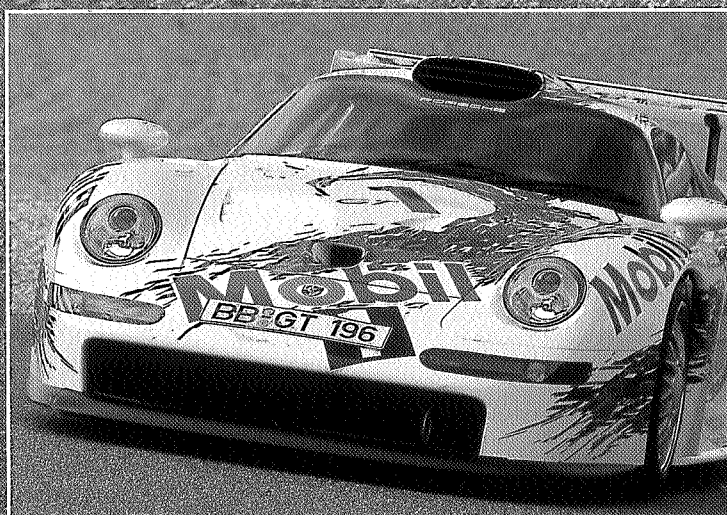
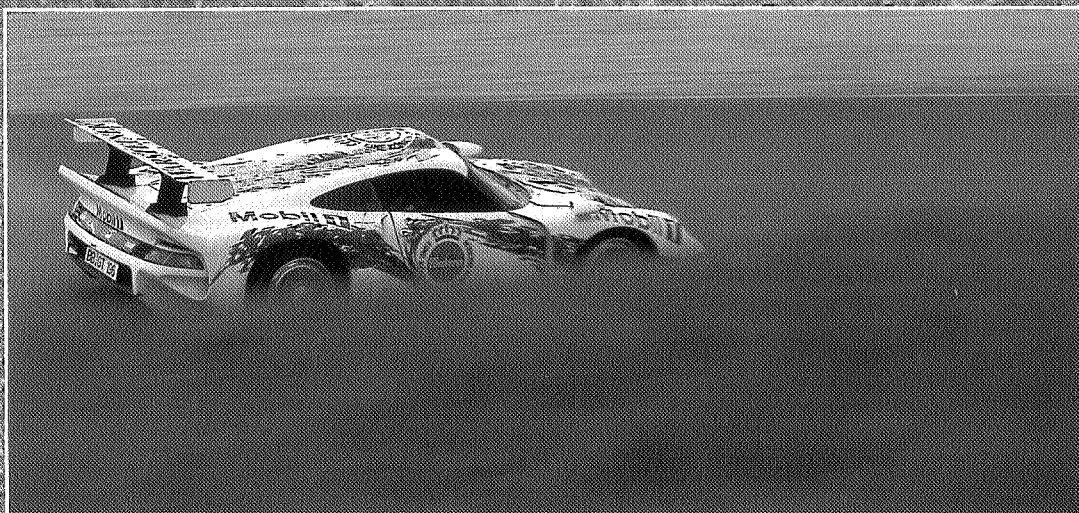
PORSCHE Weissach, Stuck und der 911 GT1

„...dann ist das klar ein Siegerauto.“

Von Jürgen Lewandowski (Text) und Peter Vann (Fotos)

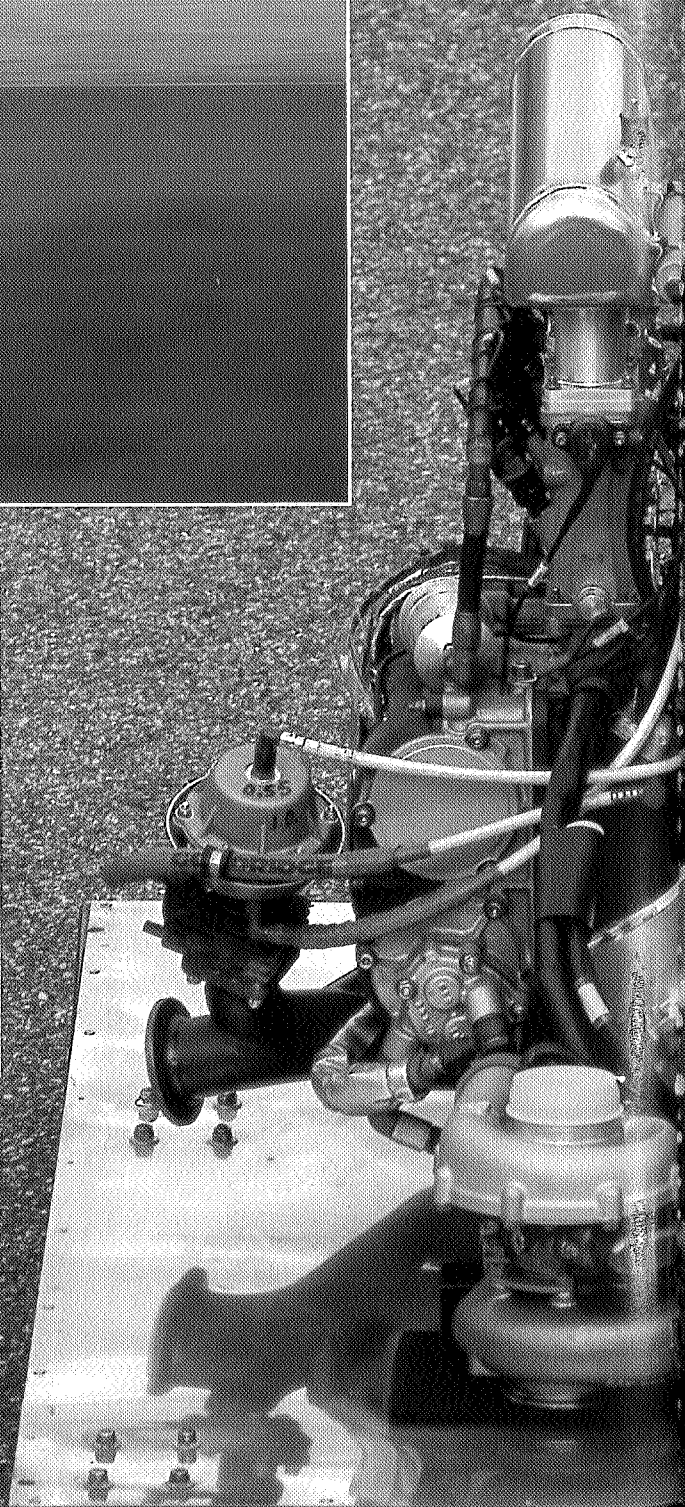
Porsche und Le Mans sind gleichbedeutend mit einer Chronologie der Rekorde. Keine Marke hat bei diesem traditionsreichsten 24-Stundenrennen mehr Siege eingefahren. Mit dem in Rekord-Zeit konzipierten und aufgebauten 911 GT 1 setzt Porsche alles daran, die Erfolgsliste mit einem weiteren Triumph zu krönen. Das Attribut des Siegerautos stammt übrigens von Le Mans-Spezialist Hans-Joachim Stuck, der in den achtziger Jahren auf dem 956C erfolgreich war und dieses Jahr einen der zwei Werkswagen pilotieren wird.

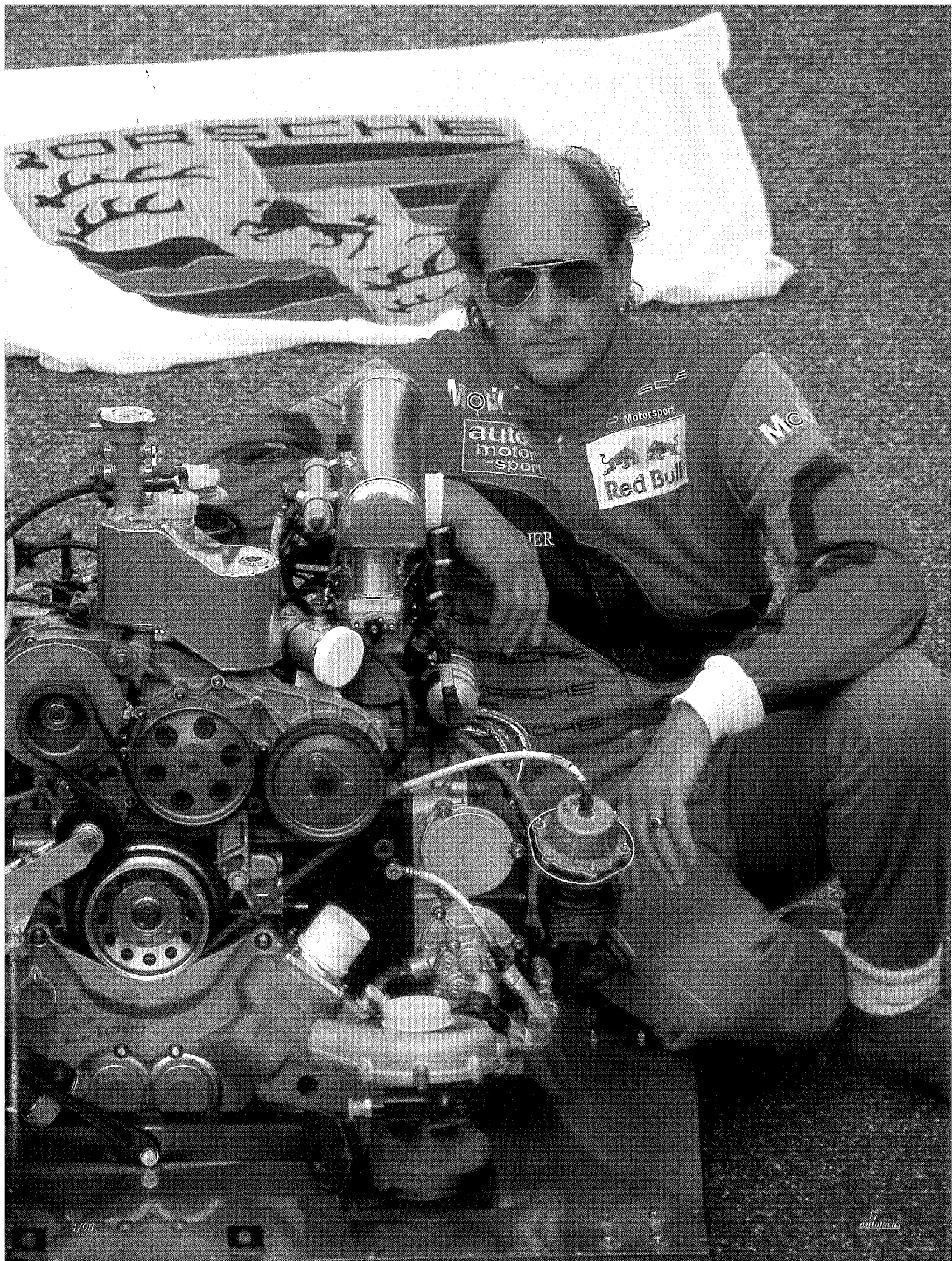


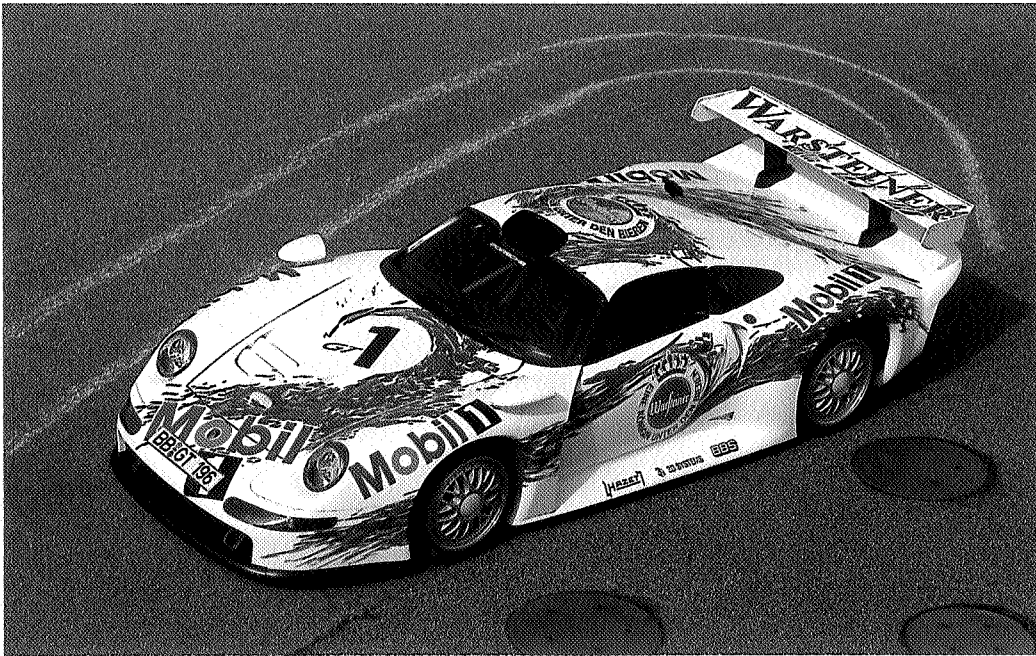


Die Freigabe für das Projekt Porsche GT1 erteilte der Vorstand in der letzten Juli-Woche des Jahres 1995. Nur sechs Monate später startete das Auto zum ersten Roll-Out im Porsche Entwicklungszentrum Weissach.

Anders als beim „Basismodell“ 993 rückte der Motor des GT1 in die Mitte, eine Maßnahme, die vor allem in der optimaleren Gewichtsverteilung begründet lag. Der wassergekühlte Sechszylinder mit Doppelturbo leistet knapp 600 PS.







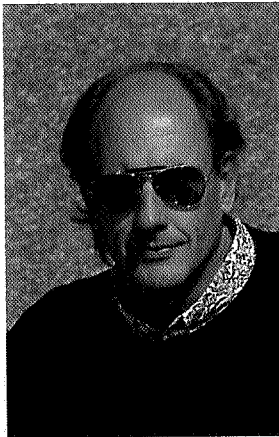
PORSCHE Weissach, Stuck und der 911 GT1



Die 24 Stunden von Le Mans – immer noch eines der Topereignisse im Motorsport?

▼ *Unbedingt. Für mich hat das Motorsportjahr drei „main events“: Indianapolis, Grand Prix von Monaco und eben Le Mans. Das Interesse ist nach wie vor riesengroß: Über 100 Nennungen, nur 49 Wagen dürfen an den Start; 200 000 Zuschauer – allein diese Zahl wird nur von ganz wenigen Eintages-Sportveranstaltungen überboten.*

Porsche setzt zwei Werksteams ein. Das Auto wurde in extrem kurzer Zeit entwickelt. Als Außenstehender könnte man sagen: „Volles Risiko“ oder?



▼ *Gut, die Beurteilung eines neuen Rennfahrzeugs nach den ersten Tests ist immer auch eine Gefühlssache. Aber: Was ich bis jetzt von dem Auto gesehen habe, und was ich an Fahrindrücken mitnehmen konnte, muß ich sagen: Da hat Porsche einen Meilenstein sicher auch für die Zukunft gesetzt, für die nächsten vier, fünf Jahre Motorsport. Und wenn das Auto das, was es jetzt zu Anfang verspricht, auch tatsächlich hält, dann ist es ein Siegerauto, keine Frage.*

Im letzten Jahr hat McLaren gesiegt, überlegen gesiegt...

▼ *Das ist richtig, und doch glaube ich an die Philosophie des Hauses Porsche und an die Erfahrung aus zahllosen Langstreckenrennen, die eine klassische Domäne der Zuffenhausener sind. Traditionsgemäß hat man hier sehr hohe Laufzeiten von Einzelteilen, man kann auf in zahlreichen Rennen und Schlachten erprobte Parameter zurückgreifen, das alles bleibt nicht ohne Effekt, an der Standfestigkeit des Materials zweifle ich keine Sekunde.*

Sie haben den 956 Gruppe C gefahren, haben damit in Le Mans gewonnen. Worin sehen Sie die wesentlichen Unterschiede zum GT 1?

▼ *Die Unterschiede sind hauptsächlich im Fahrverhalten zu sehen, denn die 956 waren reine Down-Force-Autos mit negativ ausgebildeten Unterböden, verantwortlich für den berühmten Saugnapfeffekt. Heutzutage sind flache Unterböden vorgeschrieben, deswegen ist schon mal ein Hauptgedanke, wenn du als Fahrer einsteigst:*

„Paß auf, du mußt dich wieder auf echte Drifts einstellen.“ Dies sind Autos, die wie früher übersteuern, untersteuern, alles, was in der Gruppe C gar nicht möglich war. Ansonsten kommt dieses Auto sehr, sehr nahe an das ehemalige Gruppe C Auto heran, vom Motor her sowieso, das Fahrwerk wurde weiterentwickelt, bessere Gewichtsverteilung – man sieht das ja auch an den Rundenzeiten, die wir beim Testen gefahren haben. Wir sind gar nicht so weit entfernt von denen der Gruppe C, obwohl wir es jetzt in sehr viel größerem Maße mit einem wirklichen Straßensportwagen zu tun haben.

Sie werden zusammen mit Thierry Boutsen und Bob Wollek ein Auto pilotieren. Team zwei bilden die Fahrer Wendlinger, Dalmas und Goodyear. Wie sieht die Stallregie für Le Mans aus?

▼ *Eine klassische Stallregie, was die Teams anbelangt, gibt es bei Porsche nicht, hat es auch in der Zeit seit 1985 nie gegeben. Da wird fair gefahren, natürlich achtet man darauf, daß untereinander kein unnötiger Kampf entbrennt. Die Teams harmonisieren auch menschlich untereinander, alle bringen die nötige Erfahrung mit, die gerade in einem 24 Stundenrennen von ausschlaggebender Bedeutung sein kann. Übersicht, Spitzentechnik mit der nötigen Standfestigkeit, das Gefühl für diese Mammutdistanz sind Dinge, die zählen. Um auf Stallregie zurückzukommen: Wenn dann wirklich in der 23. Stunde die beiden Autos innerhalb von fünf Sekunden liegen, ist es nur vernünftig, daß, bevor hier ein sinnloser Kampf entbricht, man eine Strategie vorgibt. Bislang gibt es mit Sicherheit keine.*

Sie werden vor Le Mans noch verschiedene Tests absolvieren, unter anderem eine Vollsimulation in Paul Ricard. Welche Probleme gilt es auszuräumen, oder könnte man bereits morgen in Le Mans an den Start gehen?

▼ *Wir wissen alle: Fertig ist ein Rennteam nie. Porsche hat für mich in den Jahren immer bewiesen, daß die Mannschaft um Norbert Singer ein Auto zum ersten Roll Out bringt, das ein Fertigungsniveau hält, höher, als viele Konkurrenten es jemals schaffen würden. Das heißt, es werden hier wirklich nur noch kleinere Probleme gelöst: Reifen, Übersetzungen – man betreibt Feinabstimmung. Die wichtigen Dinge, wie Motor, Getriebe, Aufhängung, das funktioniert bei Porsche alles sofort, im Großen gibt es keine Probleme mehr.* ♦

FRANZOSEN SIND GEMEINHIN der festen Überzeugung (und niemand mag es ihnen verdenken), daß Le Mans, die Hauptstadt des französischen Départements Sarthe, fest in gallischer Hand sei – und vermutlich glaubt dies auch der katholische Bischof, der hier seinen Sitz hat.

Wir aber wissen es besser: Hier ist eigentlich Porsche-Land – zumindest auf dem 13,496 Kilometer langen „Circuit permanent de la Sarthe“, auf dem seit dem 26./27. Mai 1923 das berühmte „24 Stundenrennen“ stattfindet.

Standen die Rennen bis zum Weltkrieg im Zeichen von Bentley, Alfa Romeo, Bugatti und Delahaye – so tauchte 1949 wie ein Komet der Name Ferrari neu am Firmament auf, um bald in Porsche einen ernsthaften Rivalen zu bekommen.

Von 1951 an schoben die Zuffenhausener jedes Jahr ihre Fahrzeuge an die Startlinie. Zuerst waren es die Klassensiege, die auf die Qualitäten des kleinen Coupés aufmerksam machten. 1955 fuhren Helmuth Polansky und der unvergessene Richard von Frankenberg mit dem 550 Spyder bereits auf Rang vier, und von 1958 an hielt man bereits an der Spitze mit.

Ende der 60er Jahre hinderten nur noch die riesigen Ford GT 40 mit ihren Siebenliter-Achtzylindern die Zuffenhausener daran, mit den 907- und 908-Achtzylindern, die nur 2,2 und 3,0 Liter Hubraum hatten, zu gewinnen.

So blieb es Ferdinand Piëch vorbehalten, den mächtigen 917 mit dem Zwölfzylindertriebwerk zum Laufen zu bringen, der am 14. Juni 1970 die Reihe der Siege in der Sarthe eröffnete, welche das Haus Porsche zum ungekrönten König dieses härtesten Langstreckenrennens machte. Nicht weniger als 13 Gesamtsiege sind bis heute zu verzeichnen – keine andere Marke kann mit dieser Zahl mithalten.

PORSCHE Weissach, Stuck und der 911 GT1

Doch die Zeiten – und das Reglement – änderten sich. Die Fahrzeuge in Le Mans wurden wieder seriennähnlicher, und so war es denn im vergangenen Jahr zwar eine Überraschung (aber kein Wunder), daß mit dem McLaren GTR ein reinrassiger Mittelmotorwagen gewann.

Im Porsche Versuchs- und Entwicklungszentrum Weissach begann man sich zu fragen, ob man die konzeptionsbedingten Schwächen des 911 nicht mit einer radikalen Neukonstruktion beseitigen sollte. Wobei diese Schwäche ganz klar in der Positionierung des Sechszylinderaggregats zu suchen ist – die Lage hinter der Hinterachse verhindert nicht nur eine ausgewogene Achslastverteilung, sondern behindert auch eine optimale Ausnutzung des Regelwerks.

Denn dort steht ausdrücklich, daß der Unterboden von der Hinterachse an nach oben ansteigen kann – mit dem höchstwillkommenen Nebeneffekt, daß sich hier ein Unterdruck aufbaut, der für höhere Kurvengeschwindigkeiten sorgt. Aber wenn exakt an dieser Stelle der Motor montiert ist, kann auch der findigste Regelpapst nichts ausrichten – und so stand nach dem letzten Einsatz in Le Mans eines klar fest: Der neue Einsatzwagen wird den Sechszylinder vor der Hinterachse montiert bekommen. Und daraus resultierte dann noch ein weiterer Effekt: Die Dachpartie konnte um weitere elf Zentimeter flacher, aerodynamisch günstiger gestaltet werden.

Wenn sich die erfahrenste Entwicklungsscrew im Bereich des Langstreckensports an die Arbeit macht, kommt dabei am Ende nicht nur ein außergewöhnlich innovatives Fahrzeug heraus, sondern dann fallen auch in Weissach sämtliche Zeitbarrieren. Ganze 234 Tage benötigte das Team um Projektleiter Norbert Singer für die Konzeption und den Bau des ersten 911 GT 1, der in knapp zwei Wochen den 14. Sieg in Le Mans erringen soll.

Die Zeichen stehen dafür nicht schlecht: Bereits im Vortraining am 28. April katapultierte sich die neue Porsche-Waffe auf die Ränge zwei und fünf in der GT 1-Kategorie. Und auch die Abstände zu den reinrassigen Prototypen vom Schlage eines Ferrari 333 SP Evoluzione lagen nur zwischen zwei und drei Sekunden, womit sich die Aussage von Werksfahrer Hans-Joachim Stuck bewahrheitete, der sich bereits bei den ersten Tests sicher war, daß die wichtigen Dinge wie Motor, Getriebe und Aufhängung bei Porsche von Anfang an funktionieren: „Hier kann man sofort mit der Feinabstimmung beginnen.“

Am 24. Juli 1995 genehmigte der Vorstand den Entwicklungsauftrag, nur Stunden später begann sich Horst Reiter – der Mann, der auch den 956 zum Laufen brachte – Gedanken dazu zu machen, wie ein 911er aussehen müßte, der den McLaren auf den Rennstrecken enteilen könnte. Im August waren die ersten technischen Zeichnungen fertig, und der Motor lag nun – wie nicht anders zu erwarten – vor der Hinterachse.

Worauf Sportchef Ampferer aber besonderen Wert legte, war eine möglichst große Ähnlichkeit mit dem klassischen 911er, denn: „Unsere Fans erwarten noch immer eine gewisse Familienähnlichkeit zwischen Straßen- und Rennwagen.“ Nun ist diese Ähnlichkeit nicht ganz so groß geworden, wie man es sich vielleicht erhoffte – aber: „Der GT 1 ist halt doch auf Anhieb als echter Posche zu erkennen.“

Für die Entwicklung des GT 1 gab es aber – neben der Verlagerung des Triebwerks – noch eine zweite Vorgabe: Bei dem klassischen Sechszylinder-Boxermotor wurde auf die traditionsreiche Luftkühlung

verzichtet und auf Wasserkühlung umgestellt. Diese Umstellung reduziert einerseits die extreme thermische Belastung vor allem bei Langstreckenrennen, und sie trägt andererseits dazu bei, den Benzinverbrauch zu senken. Und man hatte bei Porsche für dieses Verlassen liebgewonnener Traditionen noch ein drittes Argument im Hintergrund: Die unaufschiebbare Umstellung auch der Serien-Sechszylinder von Luft- auf Wasserkühlung, die bei der nächsten 911er-Generation stattfinden wird.

Da jede der beiden Zylinderreihen über einen eigenen KKK-Turbolader mit Ladeluftkühler verfügt, der für die leistungssteigernde Zwangsbeatmung sorgt, hat der GT 1 auf Antrieb in etwa die Leistung der Sechsliter-Zwölfzylinder aus dem Hause BMW erreicht, die in den McLaren für Vortrieb sorgen. Wer sich im Motorenbau auskennt, wird nun vielleicht die Frage stellen: Warum leistet dieses Triebwerk nur 440 kW oder 600 PS? Da waren ja vor knapp 20 Jahren schon die 935er-Rennwagen stärker? Die Antwort lautet: Heute wird den Rennmotoren mit Luftrestriktoren und einem vorgegebenen Ladedruck künstlich der Atem abgeschnürt – diese Einschränkungen müssen aber alle Motorenhersteller über sich ergehen lassen, da der Weltsportverband so ausgeglichene Starterfelder und spannendere Rennen erreichen will – was uns als Betrachter eigentlich freuen sollte.

Die Leistung selbst wird mit einem Sechsganggetriebe auf die Straße gebracht, dem die Techniker ein neues Gehäuse spendierten. Und damit die breiten Pneus bei Kurvenfahrten und bei voller Beschleunigung nicht hilflos durchdrehen, sorgt eine selbsttätige Sperre am Hinterachsdifferential für deutlich reduzierten Schlupf. Die Rennwalzen werden auf 11,5 Zoll (vorne) und 13 Zoll (hinten) breiten Leichtmetallfelgen mit 18 Zoll Durchmesser montiert.

So sehr die Karosserie die klassische Form des 911ers zitiert, so wenig ähneln sich aber Straßen- und Rennfahrzeug – die technischen Gemeinsamkeiten beschränken sich hier auf den vorderen Teil der Bodengruppe. Die vordere und hintere Radaufhängung ist Rennsport pur: Doppelquerlenkerachse, Verstelldämpfer und zwei Stabilisatoren sind in ähnlicher Form auch in der Formel 1 zu finden – und die Bremsanlage mit hydraulischer Verstärkung und ABS sorgt mit ihren riesigen Carbon-Bremsscheiben mit 380 Millimeter Durchmesser und 37 Millimeter Breite für Verzögerungswerte, die der ungeübte Magen eines Alltagsautofahrers mit sofortiger und heftiger Übelkeit bestraft.

Die tragenden Teile der Karosserie bestehen noch aus dem Stahlblech der Serie, während die äußere Hülle einschließlich der Türen und der Hauben aus einem Duroplast gefertigt werden, das aus Kevlar, Kohlefaser und Epoxid-Harz besteht. Gab es in der

allerersten Vorphase noch Überlegungen für einen vollständig aus Kohlefaser gebauten Wagen (wie beispielsweise der McLaren), so wurden diese Überlegungen rasch ad acta gelegt: Ein derartiger Wagen wäre zu teuer, zu komplex und zu zeitaufwendig in der Produktion gewesen. So griff man auf das bereits erwähnte Stahlblech zurück, bei dem die Bodengruppe und der Vorderwagen aus der Zuffenhausener Serie genommen, modifiziert und mit Überrollkäfig, Rückwand und einem Hilfsrahmen für den Motor verschweißt wurden.

Neben der Bodengruppe und dem Vorderwagen gibt es aber noch ein weiteres Bauteil aus dem ewigen 911er zu vermelden, das seinen Weg in den GT 1 finden konnte: den Instrumententräger des Armaturenbretts. Damit hat es sich allerdings mit den Gemeinsamkeiten – der Rest des GT 1 ist Rennwagen pur. Und damit beginnt man zu ahnen, wieviel Spaß es den Profis vom Schlage eines Hans-Joachim Stuck, Thierry Boutsen oder Karl Wendlinger machen muß, diese nur 117 Zentimeter hohe, 195 Zentimeter breite Flunder mit knapp 1000 Kilogramm Gewicht und 600 PS in der diesen Könnern eigenen Perfektion zu bewegen.

Eine Freude, die wahrscheinlich auch ein paar ausgewählte Privatiser genießen werden. Denn das GT-Reglement schreibt ziemlich präzise vor, daß es von dem Rennfahrzeug auch eine Straßenversion geben muß, die vom TÜV für die Straße freigegeben ist. So wundert es uns nicht weiter, daß man in Weissach natürlich auch eine entschärfte Variante des GT 1 gebaut hat, die mit zwei Sitzen, dem Armaturenbrett eines serienmäßigen 911ers und einer ziemlich zivilisierten Innenausstattung versehen ist. Klar, daß man sich bei Porsche derzeit ernsthafte Gedanken macht, diese „Straßen“-Version auch in einer Kleinstserie – man denkt derzeit an 20 Exemplare – an treue Sammler zu verteilen.

„Die einfachste Antriebslösung wäre natürlich ein Serienmotor mit 300 PS“, meint Sportchef Ampferer auf entsprechende Fragen. Im Gespräch kristallisiert sich jedoch langsam heraus, daß man auch dem 600 PS starken Rennmotor durchaus etwas mehr Komfort und Alltagstauglichkeit anziehen könne. Klar, daß dabei etwas Leistung verloren geht, aber die verbleibenden 500 PS würden immer noch für den Vortrieb sorgen, der auch bei der direkten Konfrontation mit einem Ferrari F 50 für einen ehrenvollen Auftritt sorgen würde.

Wir kennen unsere Porsche-Fans – sie werden sich schon durchsetzen und sich ihren GT 1 in die Garage stellen. Und wir kennen auch schon die Argumentation für den Kauf: Was ist schon eine Million für einen Le Mans-Siegerwagen? So gesehen ist ein GT 1 sogar ein Sonderangebot. ♦